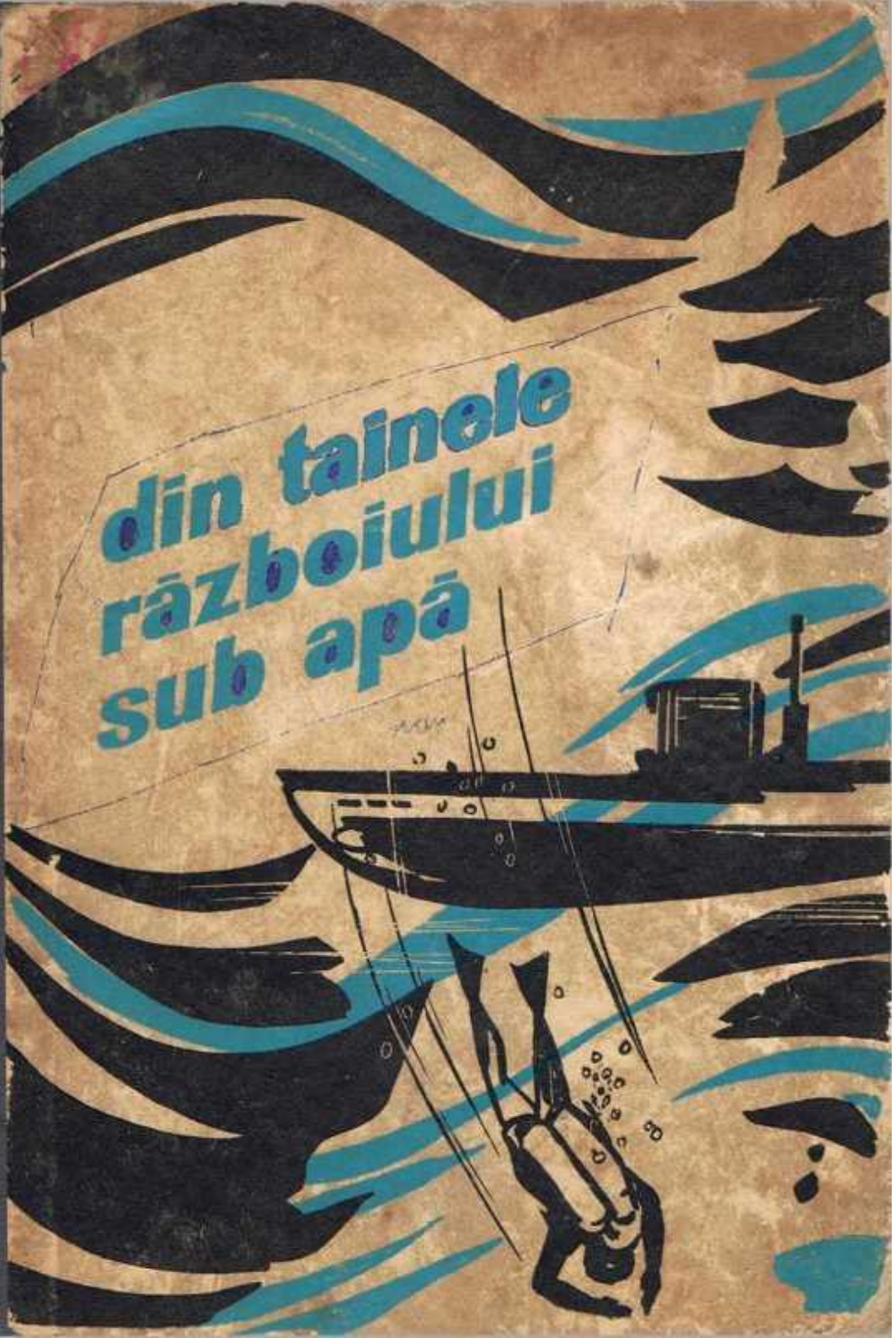
din tainele războiului sub apă



REPUBLICA SOCIALISTA ROMÂNIA
MINISTERUL FORȚELOR ARMATE
COMANDAMENTUL MARINEI MILITARE

DIN TAINELE RĂZBOIULUI SUB APĂ

Cpt. rg. 2 V. PAVICA

Cpt. rg. 2 M. IORDAN

BUCUREȘTI – 1967

Operaţiile tehnic-editoriale au fost executate de Editura militară

PREFAŢĂ 5

INTRODUCERE ÎN ISTORIA RĂZBOAIELOR PE MARE 12

PARTEA ÎNTÎI **47**

ÎNCEPUTURILE RĂZBOIULUI SUBMARIN „MINOR” 47

Capitolul I . MEDITERANA – LOCUL PRIMELOR IDEI ŞI AL PRIMELOR ÎNCERCĂRI 48

Capitolul II. APAR OAMENI CARE DESCHID SUB APĂ DRUMUL PENTRU OFENSIVA PE APĂ ASUPRA USCATULUI 64

Capitolul III. ANGLIA RECURGE LA NOI COMBINAŢII, FOLOSIND EXPERIENŢA ALTOR ŢĂRI 80

Capitolul IV. COPILĂRIA ULTIMULUI AN DE RĂZBOI AL GERMANIEI 87

Capitolul V. JAPONIA RECURGE LA OAMENI DE SACRIFICIU SUB APĂ ŞI ÎN AER 97

PARTE A DOUA **106**

“OAMENII AMFIBII" ÎN LUPTĂ 106

Capitolul I. ECHIPAMENTUL, ARMAMENTUL ŞI MODUL GENERAL DE ACŢIUNE AL SCAFANDRILOR DE LUPTĂ 108

Capitolul II. SCAFANDRII DE LUPTĂ ÎN ACŢIUNEA ÎMPOTRIVA NAVELOR MARI 142

Capitolul III. SCAFANDRII DE LUPTĂ SUB APELE RÎURILOR 171

Capitolul IV. SCAFANDRII GENIŞTI ASIGURĂ DEBARCAREA DESANTULUI MARITIM 192

PARTEA A TREIA **221**

„SUBMARINUL-TORPILĂ” SAU TORPILA CONDUSĂ DE OM („T. C. O”) 221

Capitolul I. DESCRIEREA ŞI MODUL GENERAL DE ACŢIUNE AL TORPILEI CONDUSE DE OM (T.C.O.) 224

Capitolul II. T.C.O. TULBURĂ IMPERIUL LUI NEPTUN, DE LA COLOANELE LUI HERCULE PÎNĂ LA PIRAMIDELE FARAONILOR, 249

Capitolul III. „NEGERII“ NEMȚILOR ÎMPOTRIVA FORȚELOR DE DEBARCARE ANGLO-AMERICANE 276

Capitolul IV. SACRIFICIUL FĂRĂ GLORIE AL CONDUCĂTORILOR DE TORPILE JAPONEZE „KAITENS" (T.C.S.) *293*

PARTEA A PATRA **312**

ASALTUL LA SUPRAFAŢA APEI *312*

Capitolul I. VEDETELE DE ASALT EXPLOZIVE *314*

Capitolul II. ACŢIUNILE VEDETELOR DE ASALT ALE FLOTILEI A 10-A M.A.S. ÎN MEDITERANA *323*

Capitolul III. ACŢIUNILE DE ASALT DE SUPRAFAŢĂ ALE GRUPĂRII „K" ŞI ALE FLOTEI JAPONEZE *356*

PARTEA A CINCEA **371**

ASALTUL SUB APĂ AL SUBMARINELOR PITICE *371*

Capitolul I. SUBMARINELE PITICE SAU SUBMARINELE DE BUZUNAR *373*

Capitolul II. SUBMARINELE PITICE LA ÎNCEPUTUL RĂZBOIULUI, ÎN JAPONIA ŞI SPRE SFÎRŞITUL RĂZBOIULUI, ÎN GERMANIA *387*

Capitolul III. FIORDURILE NORVEGIEI – TEATRU DE ACŢIUNE AL SUBMARINELOR PITICE ENGLEZE *400*

ÎNCHEIERE *418*

BIBLIOGRAFIE *453*

PREFAŢĂ

„Trebuie să le explicăm oamenilor de repetate ori şi în modul cel mai concret cum s-au petrecut lucrurile în ultimul război şi de ce nu putea fi altfel”.

(V. I. LENIN – Opere. Vol. 33. Pag. 441)

Majoritatea oamenilor neiniţiaţi în problemele formelor de ducere a războiului şi uneori chiar militarii îşi reprezintă războiul trecut aşa cum l-au cunoscut din experienţa personală, din povestiri sau din lecturi: ca o succesiune de ciocniri puternice între trupe de uscat (infanterie, tancuri, artilerie etc.), ciocniri între forţe navale şi aeriene, bombardamente şi asalturi din aer executate cu aviaţia, torpilări submarine. Desigur, acesta este aspectul principal al modului în care s-a desfăşurat cel de-al doilea război mondial. Însă în spatele acestor acţiuni de amploare sau „majore” şi în paralel cu ele s-au desfăşurat în războiul pe mare şi o serie de alte acţiuni, aşa-zise „minore”, pornite, desfăşurate şi ascunse în adîncul plin de surprize al apelor. Astfel de acţiuni, deşi nu au putut influenţa deznodămîntul final al războiului, au avut totuşi rezultate care – la un moment dat – au pus pe gînduri forţele atacate, le-au creat situaţii critice sau au uşurat desfăşurarea cu succes a acţiunilor de luptă „majore”.

În acţiunile submarine au fost folosite forţe, mijloace şi metode noi de luptă, necunoscute înaintea celui de-al doilea război mondial şi care au fost ţinute în cel mai mare secret pe tot timpul folosirii lor în război. Aceste forţe şi mijloace

erau constituite din scafandri autonomi[1], torpile conduse de oameni, vedete rapide explozive şi submarine pitice, iar forma principală de acțiune a acestora o constituiau asaltul şi diversiunea submarină. Scopurile principale urmărite constau în obținerea unor rezultate însemnate, cu caracter tactic sau operativ, prin folosirea unui număr redus de forțe şi mijloace: cîțiva oameni special instruiți care îşi executau misiunile de diversiune submarină adeseori cu sacrificiul vieții, folosind mijloace de luptă speciale.

Ideea folosirii luptătorilor submarini, a scufundătorilor în acțiuni de luptă sub apă este destul de veche şi istoricii ne furnizează astfel de exemple încă din antichitate. În asediile executate de atenieni asupra Siracuzei, în asediile macedonenilor asupra Tyrului sau ale romanilor asupra cetății Orica din Marea Adriatică, scufundătorii au fost folosiți cu succes pentru înlăturarea obstacolelor puse de asediați împotriva navelor asediatorilor. Aceşti luptători submarini care foloseau ca armă numai rezistența organismului sub apă şi forța brațelor sau unelte primitive pot fi considerați drept precursorii geniştilor submarini din al doilea război mondial, dotați cu aparatură perfecționată de scafandru autonom şi cu încărcături de exploziv, genişti care înlăturau barajele şi obstacolele submarine înaintea acțiunilor de debarcare a desantului maritim.

Dion Cassius în „Istoria romană“ ne relatează un caz şi mai interesant din timpul asediului Bizanțului de către armatele lui Septimiu Sever. Bizantinii au folosit scufundători care au tăiat parîmele ancorelor de la galerele romane, le-au înfipt cîrlige sub chilă şi apoi au tras în port corăbiile încărcate cu provizii.

Scufundătorii au fost folosiți în acțiuni submarine

---

[1] Înţelegem prin „scafandri autonomi", spre deosebire de scafandrii obişnuiţi, cu costumul clasic, acei scafandri care — cu ajutorul unui aparat de respirat — se pot deplasa independent sub apă un anumit timp şi la o anumită adîncime, fără să fie legaţi cu nimic de suprafaţa apei.

curajoase şi în timpul evului mediu. În cronicile vremii sunt pomenite cazuri de luptători care găureau cu burghie mari bordajele navelor inamice, sub linia de plutire, provocînd scufundarea lor. Alții transportau pe sub apă încărcături incendiare pînă la întăriturile unei cetăți sau în apropierea navelor duşmane şi reuşeau să le dea foc.

Acestea sînt însă fapte izolate, prezentate doar ca elemente senzaționale în istoriografia antichității şi a evului mediu.

Perfecționările tehnice în domeniul scufundărilor sub apă şi mai ales inventarea aparatelor de respirat pentru scafandrii autonomi, precum, şi condițiile politico-militare specifice de pe unele teatre de acțiuni maritime în preajma şi în timpul celui de-al doilea război mondial au făcut ca vechea idee a diversioniştilor submarini să fie reluată într-o nouă formă, cu alte mijloace şi cu alte procedee.

Scafandrii autonomi, *denumiți şi „scafandri de luptă" sau „oameni-broască", au fost folosiți de unele țări în numeroase misiuni din timpul războiului. Una din misiuni consta în transportarea pe sub apă a încărcăturilor de exploziv sub chila navelor sau transportoarelor inamice şi fixarea de bordaj a încărcăturilor care, prin intermediul unui mecanism de orologerie, urmau să explodeze mai tîrziu. Tot scafandrii de luptă erau cei care conduceau în majoritatea cazurilor torpile speciale spre țintă. Numeroşi scafandri de luptă au fost folosiți, de asemenea, pentru înlăturarea barajelor antidesant şi a obstacolelor submarine, precum şi pentru cercetare, înaintea acțiunilor de debarcare a desantului maritim. Scafandrii de luptă au mai executat şi misiuni de distrugere a unor instalații submarine, a obiectivelor de litoral, portuare sau fluviale, misiuni cu caracter de spionaj şi altele.*

Torpilele conduse de oameni *au fost folosite în unele flote pentru scufundarea navelor mari de luptă şi a transportoarelor inamice aflate mai ales în staționare. Ele au apărut datorită insuficientei precizii a lansărilor de torpile în*

condiții obişnuite, fapt ce necesita lansarea unui număr mare de torpile, cu o probabilitate redusă de lovire. Pe de altă parte, folosirea lor a fost impusă de măsurile deosebite de apărare luate de navele mari de luptă şi de transportoare, din care cauză apropierea la distanța de lansare a torpilelor devenise foarte grea şi plină de riscuri.

Oamenii care conduceau aceste torpile de construcție specială, după ce asigurau explozia întîrziată la țintă a încărcăturii de exploziv a torpilei, deşi reuşeau, de regulă, să se salveze, în majoritatea cazurilor căzeau prizonieri. Au existat însă la japonezi şi aşa-numitele „torpile vii", conduse de oameni de sacrificiu, care intrau cu torpila în țintă pînă în momentul exploziei, căzînd astfel victime propriei lor arme.

Vedetele de asalt explozive *au fost întrebuințate în mai mică măsură şi cu mai puțin succes împotriva navelor sau a unor obiective militare. Vedeta, cu o mare cantitate de exploziv în prova, era dirijată cu viteză spre țintă şi la o mică distanță de locul exploziei omul care o conducea era catapultat şi reuşea să se salveze.*

Submarinele pitice *sau „de buzunar" cu un echipaj de 2–4 oameni, cu torpile sau exploziv la bord, au fost utilizate cu unele rezultate pentru atacul navelor care staționau în raioane cu funduri mici şi cu o puternică apărare, unde submarinele obişnuite nu puteau pătrunde.*

Acțiunile de diversiune submarină în care au fost folosite mijloacele enumerate mai sus erau executate de oameni special selecționați, cu o temeinică, minuțioasă şi multilaterală pregătire anterioară, oameni care adesea erau trimişi la moarte sigură, fără însă ca ei să cunoască sau să fie pe deplin convinşi de cauza în numele căreia se sacrifică.

După cum s-a arătat, în timpul celui de-al doilea război mondial, caracteristicile forțelor şi mijloacelor submarine de diversiune, precum şi modul lor de acțiune au fost ținute în cel mai mare secret. După război însă, în istoriografia militară a Italiei, a Franței, a Angliei, a Germaniei occidentale, a *S.U.A. Şi a Japoniei au apărut numeroase*

lucrări prin care se popularizează acțiunile de diversiune submarină din timpul războiului, exagerîndu-se rezultatele lor şi ajungîndu-se pînă la a se face apologia acestora.

Fără îndoială, prin acțiunile acestor forțe „minore", la care participa un număr redus de oameni, cu puțin armament, s-au obținut uneori rezultate destul de însemnate din punct de vedere tactic. Este însă un lucru prea binecunoscut în istoria războaielor că totdeauna s-au obținut succese deosebite la apariția unei arme noi, necunoscute încă, pînă cînd s-au luat contramăsurile corespunzătoare, prin apariția unor forțe de apărare sau de răspuns. Atunci aceste succese au slăbit repede sau chiar au încetat.

Astfel, de exemplu, în bazinul Mediteranei, într-un moment deosebit de critic pentru Anglia (decembrie 1941), flota engleză pierde ultimele două nave de linie de pe acest teatru, în urma acțiunii a şase conducători de torpile italieni. Evident că pentru obținerea aceluiaşi rezultat ar fi fost necesare forțe aero-navale însemnate şi organizarea unor acțiuni clasice de mare amploare. Totuşi, Italia a pierdut pînă la urmă războiul şi nu ar fi putut să echilibreze raportul de forțe în Mediterana, aşa cum intenționa, chiar dacă ar fi folosit la maximum mijloacele de diversiune submarină pe toată durata războiului.

Sau un alt exemplu, de altă natură şi de pe alt teatru de acțiune. S.U.A. au folosit scafandrii de luptă genişti în Oceanul Pacific, cu misiuni de cercetare, distrugere şi dirijare, înaintea numeroaselor debarcări executate, pentru uşurarea pregătirii şi execuției acestor acțiuni. Scopul urmărit a fost parțial atins, pierderile în desant s-au micşorat, însă scafandrii genişti nu au reprezentat şi nici nu puteau constitui forța determinantă pentru reuşita acestor acțiuni deosebit de complexe. Eficacitatea redusă a scafandrilor de luptă în ansamblul acțiunilor de debarcare este demonstrată, printre altele, de ritmul lent al ofensivei S.U.A. din Pacific, dacă se ține seama de raportul de forțe extrem de avantajos de care se bucurau aliații.

Pe aceste teatre şi mai ales în Europa, forţele armate ale Uniunii Sovietice, cu sprijinul puternic al luptei popoarelor asuprite şi al ţărilor recent eliberate, au reuşit să zdrobească blocul fascist şi să asigure pentru coaliţia antihitleristă încheierea victorioasă a celui de al doilea război mondial.

În deznodămîntul acestui război crîncen, un rol de seamă a revenit şi ţării noastre care, după 23 august 1944, a participat cu întregul efectiv al forţelor sale armate (trupe de uscat, aviaţie, marină) la lupta împotriva Germaniei hitleriste, pînă la victoria finală.

Am mai arătat în treacăt şi *va rezulta din lucrare că, în anumite condiţii favorabile, aceste forţe „minore" pot obţine pentru moment succese destul de însemnate. Ele trebuie, aşadar, cunoscute, deoarece ar putea fi folosite într-un eventual viitor război. Aceasta cu atît mai mult, cu cît în unele ţări imperialiste (S.U.A., Anglia, Italia) se acordă şi în prezent o atenţie deosebită pentru dezvoltarea şi perfecţionarea mijloacelor submarine de asalt şi diversiune, precum* şi *pentru pregătirea în şcoli speciale a personalului destinat pentru execuţia acestor acţiuni. Forţele submarine de diversiune şi procedeele lor de acţiune trebuie cunoscute pentru a şti, la nevoie să ne apărăm împotriva lor, să le combatem cu succes.*

În afară de aceasta însă, forţele şi mijloacele „minore" mai trebuie cunoscute şi datorită faptului că ele pot fi folosite şi sînt chiar folosite şi în timp de pace în scopuri de spionaj şi diversiune. Dovadă stau unele informaţii apărute în presă în legătură cu astfel de fapte.

Mai trebuie arătat, în sfîrşit, că în acţiunile diversioniştilor submarini au fost desigur şi cazuri de succese interesante, spectaculoase, în care s-au îmbinat ingeniozitatea cu iniţiativa şi curajul. Au existat însă şi cazuri de şovăială, de pierdere a autocontrolului, fără să mai vorbim de numeroasele eşecuri şi pierderi de vieţi omeneşti. De reţinut că întregul personal destinat acţiunilor de diversiune era pregătit timp îndelungat, cu multă

minuțiozitate, în şcoli speciale în care se aplicau procese intensive de prelucrare ideologică şi de îndoctrinare în spirit rasist (cum a fost la italieni, germani) sau pe baze religioase-mistice (cum s-a procedat la japonezi).

Iată psihologia unor astfel de „luptători submarini" aşa cum rezultă din povestirea unui ofițer italian, conducător de torpile: „Se vede silueta țintei care îmi este repartizată şi care se profilează ca o stîncă pe fondul întunecat al cerului. Am visat luni de zile o astfel de acțiune, m-am pregătit ani de zile pentru această clipă.

Succesul înseamnă glorie, insuccesul înseamnă pierderea unei ocazii rare…"

Mai frecvent la japonezi şi uneori chiar la italieni, diversioniştii submarini, sub influența propagandei politice sau religioase, ajungeau la un patetism morbid care părea un stimulent al dorinței de sinucidere. Conducătorii de torpile vii din Japonia plecau spre moarte sigură, închişi în torpilele lor, strigînd „Trăiască împăratul!". Iar Teseo Tesei, unul din inițiatorii noii arme în Italia, spunea: „Nu rezultatul, operației este lucrul cel mai important. Important este faptul că există oameni care sînt gata să moară şi mor într-adevăr, jertfindu-se… "

Desigur că majoritatea militarilor din coaliția antifascistă priveau problema participării lor la luptă într-un mod cu totul diferit. Pentru ei, dimpotrivă, pe primul plan se puneau rezultatul acțiunii, obținerea de efecte maxime, fără sacrificiul inutil al vieții. Ei plecau totdeauna la luptă pentru a învinge şi a trăi, pentru a se bucura de clipa victoriei, nu pentru a muri fără sens. Şi cu astfel de concepții şi cu asemenea moral ei învingeau totdeauna, obținînd adesea cu forțe reduse rezultate importante.

Înainte de a intra în subiectul propriu-zis al lucrării, considerăm necesar să facem o scurtă incursiune în istoria războaielor pe mare, în istoria evoluției forțelor şi mijloacelor de luptă pe mare, în istoria dezvoltării formelor şi procedeelor de ducere a *luptelor maritime.*

INTRODUCERE ÎN ISTORIA RĂZBOAIELOR PE MARE

Din vremuri îndepărtate, de acum aproape cinci mii de ani, omenirea este bîntuită periodic de flagelul războaielor. De-a lungul acestor secole şi milenii, flacăra războaielor a cuprins regiuni şi țări din ce în ce mai numeroase şi mai vaste, şi-a extins vîlvătaia deasupra mărilor şi oceanelor ajungînd pînă la urmă pe o mare parte a globului pămîntesc.

Totuşi, în întreaga desfăşurare a istoriei omenirii, istoria războaielor ocupă o perioadă relativ scurtă. Timp de zeci şi chiar sute de milenii oamenii au trăit fără să cunoască războaiele. Viața lor se desfăşura în condiții grele, datorită nivelului înapoiat de dezvoltare al forțelor de producție. Activitatea lor era tot o luptă, dar o luptă pentru cucerirea naturii, pentru stăpînirea ei, pentru obținerea mijloacelor de existență. Coborînd din copaci, oamenii s-au refugiat întîi în peşteri şi apoi unindu-se în cete, ginți şi triburi din ce în ce mai numeroase au invadat cîmpiile, au înaintat de-a lungul rîurilor şi al litoralului, începînd să cultive grîne şi să domesticească animale. Munceau împreună şi consumau tot împreună roadele muncii lor. Pămîntul, cu toate avuțiile sale, aparținea în egală măsură tuturor. Triburile se ciocneau uneori între ele din motive de răzbunare, dar războaiele – ca fenomen social-istoric – au lipsit din viața omenirii în toată această lungă perioadă a existenței ei.

În virtutea legii evoluției, forțele de producție s-au dezvoltat, s-au perfecționat treptat în procesul muncii

omeneşti. Datorită perfecţionării lor, precum şi în urma marilor diviziuni sociale ale muncii s-a ajuns ca omul să poată produce mai mult decît era necesar, mai mult decît putea să consume. A venit momentul în care – aşa după cum spune J. J. Rousseau – „... primul om şi-a împrejmuit un petec de pămînt, s-a gîndit să-l numească al său propriu şi a găsit proşti care să-l creadă . . . ”[2]

Acesta a fost începutul: apariţia proprietăţii private. Consecinţele au urmat imediat, în mtod inevitabil: scindarea societăţii în clase, lupta de clasă, statul – ca instrument de dominaţie în mîna clasei stăpînitoare, asupritoare, cu instituţiile şi instrumentele sale. În rîndul acestor instituţii se încadra şi armata, destinată ducerii organizate a luptei armate.

Locul comunei primitive, al orînduirii oamenilor liberi şi egali, l-a ocupat orînduirea sclavagistă – prima orînduire bazată pe exploatare.

În aceste condiţii a luat naştere războiul, exprimînd tendinţa exploatatorilor spre dominaţie, spre îmbogăţire, prin însuşirea muncii maselor asuprite, prin subjugarea şi jefuirea altor popoare şi a altor ţări.

Primele războaie purtate de armate organizate şi despre care ne-au rămas mărturii scrise au avut loc începînd din mileniul al III-lea î.e.n., în perioada imperiului *memfit* egiptean – primul stat sclavagist puternic şi organizat, cunoscut în istorie.

După cum era şi firesc, primele războaie s-au dus pe uscat de către armate formate din unităţi de infanterie, de cavalerie şi de care de luptă. Războaiele din antichitate se purtau între statele sclavagiste pentru cuceriri, pentru extinderea statului, în scopul jefuirii altor ţări şi pentru obţinerea de sclavi.

Mult mai tîrziu, spre sfîrşitul mileniului al II-lea î.e.n. O dată cu dezvoltarea construcţiei de corăbii, suprafeţele

[2] J. J. Rousseau : „Contractul social”.

mărilor au început să devină teatre de acțiuni militare.

Se cunosc astfel în istoria antichității, în jurul secolului al XII-lea î.e.n., invazii de popoare pe calea mării, avînd ca urmare cucerirea unor teritorii sau distrugerea flotelor oraşelor maritime. Aceste acțiuni de invazie sau de piraterie nu se pot însă încadra în istoria războaielor pe mare. O primă acțiune de luptă de mari proporții şi care poate marca începutul artei militare maritime o constituie lupta navală de la Salamina (anul 480 î.e.n.), din timpul războaielor greco-persane.

În secolul al V-lea î.e.n., perioadă de plină dezvoltare a orînduirii sclavagiste, se realizează unele progrese în tehnica construcțiilor navale. Materialul naval de bază folosit în lupta pe mare era o navă numită de greci „trieră", iar de romani „triremă". Nava avea un deplasament în jur de 230 t, lungimea 40—45 m, lățimea 6 m, pescajul 2,5 m.

Folosind 150—170 rame dispuse pe trei rînduri, ca mijloc principal de propulsie, triera putea atinge o viteză de 7—8 Nd[3]. Nava mai avea, ca mijloc auxiliar de propulsie, o velă patrată neorientiabilă şi oare se cobora în timpul luptei. Echipajul era format din 150–170 sclavi la rame şi 18–50 luptători care angajau lupta corp la corp, folosind armamentul uşor de infanterie al armatei de uscat: sulița, sabia, arcul şi scutul. În sfîrşit, conducerea navei era reprezentată de comandant – numit „trierarh", administratorul – un fel de secund şi horlatorul – conducătorul sclavilor de la rame.

---

[3] Toate aceste caracteristici ale trierei (triremei) sînt deduse după gravurile rămase din epoca respectivă şi ele au dus la numeroase controverse între cercetători. Nici un exemplar autentic al unei astfel de nave nu a fost găsit pentru a, se putea face lumină deplină în această problemă.

Arma principală a trierei era pintenul – o proeminență întărită, sub linia de plutire, în prova navei. Aceasta se folosea pentru pintenare, adică spargerea bordajului navei inamice în scopul scufundării navei.

Cu mică modificări, acesta a fost principalul material naval folosit în lupta pe mare în întreaga perioadă a orînduirii sclavagiste.

În lupta de la Salamina au participat 800 nave persane şi 450 nave greceşti,
Adoptînd o tactică superioară, folosind mai bine condițiile geografice şi avînd un moral mai ridicat al luptătorilor, flota greacă – deşi net inferioară numericeşte – a învins flota persană care a pierdut în această luptă 200 nave. Grecii au pierdut numai 40 nave.

Care era tactica navală folosită în luptele maritime ale epocii sclavagiste? Formația adoptată era formația de front, simplă sau dublă, cu flancurile împinse înainte (formația în semicerc sau în „semilună"). Scopul luptei se realiza prin contactul direct între nave, prin scufundarea navei inamice în urma pintenării sau prin abordaj – după care se trecea la lupta corp la corp, urmărindu-se capturarea navei inamice. Lupta navală decurgea astfel într-o încăierare generală, prin „dueluri" separate între nave. Atît navigația cît şi lupta se desfăşurau în apropierea litoralului.

Alte lupte din perioada navelor cu rame au adus oarecare îmbunătățiri materialului naval şi tacticii navale.

Astfel, în războiul peloponeziac dintre Sparta şi Atena (431— 404 î.e.n.), în luptele navale de la Patras şi Naupactis au apărut primele tendințe de desfăşurare a luptei în mare deschisă şi de tăiere a formației inamicului, pentru scindarea forțelor sale.

În lupta navală de la Cap Ecnomos (256 î.e.n.), din timpul războaielor punice dintre Roma şi Carthagina, romanii au folosit un nou tip de nave – „pentere" – şi au dezvoltat tactica abordajului prin construirea la nave a unei punți speciale de abordaj, numită „corvus". Cu

ajutorul acestei instalații se puteau pune în întreaga lor valoare calitățile luptătorilor romani formați în numeroasele lupte duse pe uscat. La Ecnomos, romanii au ieşit învingători.

În sfîrşit, într-o luptă navală din timpul orînduirii sclavagiste, lupta de la Capul Actium (31 î.e.n.) s-a remarcat pentru prima dată tendința de rezolvare a luptei prin acțiuni de la distanță. Flota romană a împăratului Octavian, condusă de Agrippa, înfruntînd flotele întrunite ale lui Antoniu şi ale Cleopatrei, a folosit în luptă, de pe navele sale manevriere (liburnele), catapulte cu proiectile incendiare, numite „javeloturi". Victoria în această luptă i-a revenit lui Agrippa.

*

* *

Trecerea de la sclavagism la feudalism marchează un nou progres în construcțiile navale, în perfecționarea formelor şi a procedeelor de ducere a războiului pe mare.

După cum se ştie, nivelul de dezvoltare al forțelor de producție la un moment dat influențează direct asupra dezvoltării tehnicii militare în general (deci şi a tehnicii navale) şi prin aceasta şi asupra formelor şi procedeelor de ducere a luptei armate.

În legătură cu aceasta Engels arăta că armamentul, efectivul şi organizarea armatelor şi a flotelor, precum şi arta militară a acestora „depind înainte de toate de treapta la care a ajuns producția la un moment dat şi de mijloacele de comunicații"[4].

[4] Fr. Engels : „Anti-Dühring", E.S.P.L.P. 1955, pag. 185.

În această lumină trebuie privită problema evoluției tehnicii şi a tacticii navale de-a lungul diferitelor orînduiri sociale, pentru a înțelege mai uşor cauzele unui anumit stadiu de dezvoltare al acestora, precum şi cauzele evoluției lor mai rapide sau mai lente în diferite perioade. Am văzut că navele orînduirii sclavagiste erau navele cu rame, folosind vele doar ca mijloc auxiliar de propulsie şi numai la vînt de pupa. În evul mediu, perioada orînduirii feudale, predomină navele cu vele. Totuşi, navele de luptă cu vele îşi mai mențin încă ramele ca mijloc de propulsie pe timpul luptei pînă către sfîrşitul evului mediu.

Care erau cele mai răspîndite nave ale evului mediu?

Dintre navele de luptă merită să amintim în primul rînd galera, navă cu vele şi un rînd de rame mari şi grele; la fiecare ramă trăgeau cîte 5–6 oameni. Pe punți înalte, la prova şi la pupa, se găseau diferite dispozitive de aruncare pentru lupta la distanță (praştii, arcuri şi arbalete, folosind diferite greutăți şi săgeți).

Din secolul al XIV-lea, la prova şi pupa galerelor s-au instalat tunuri care – deşi aveau o bătaie mică (70–150 m) – au permis să se renunțe treptat la tactica pintenării şi a abordajului, caracteristică perioadei antice.

Galeasa – alt tip de navă de luptă – era mai mare, mai greoaie decît galera şi era înzestrată cu aproximativ 70 de tunuri, dispuse la prova, la pupa şi în borduri. La fiecare din ramele galeasei trăgeau 8–9 oameni.

Galerele şi galeasele erau nave destinate în mod special pentru luptă şi nu puteau transporta mărfuri sau trupe. Pentru transporturi s-au construit alte tipuri de nave – caravele, nefuri, galioane etc. —, care nu aveau rame şi foloseau pentru propulsie numai velele.

Cât timp tunurile navelor erau încă de o construcție primitivă, cu slabe calități şi bătaie mică, ele nu aveau

rolul hotărîtor în luptă, şi tactica navală folosită era cea cunoscută şi în perioada navelor cu rame: dispunerea formațiilor de nave în „semilună” şi apoi angajarea navă cu navă prin pintenare sau abordaj.

În secolul al XVI-lea s-au adus însemnate îmbunătățiri construcțiilor navelor şi armamentului lor. Dispar suprastructurile înalte de la prova şi pupa şi se creează o punte continuă de-a lungul navei. Prin sporirea numărului velelor şi prin perfecționarea utilizării lor s-a putut renunța la rame pe navele de luptă. În continuare, pentru propulsie se foloseau de acum numai velele. În bordajul navelor s-au practicat numeroase deschizături, numite saborduri, prin care ieşeau țevile tunurilor. Artileria navală s-a perfecționat treptat. Bătaia ei ajungea la 300 m. Creştea mereu numărul de tunuri care se dispuneau în bordurile navelor pe 2 – 3 rînduri suprapuse.

În anul 1571 are loc la Lepanto o luptă navală între flota hispano–venețiană, cu 250 nave şi flota turcă cu 300 nave. În afară de vechea tactică a abordajului, în această luptă au fost folosite şi armele de foc (tunuri şi archebuze), mai ales de către spanioli şi venețieni. Deşi armele de foc aveau o eficacitate destul de redusă, victoria flotei hispano-venețiene în această luptă confirmă importanța orescîndă a artileriei la bordul navelor şi îi prevesteşte un viitor însemnat în istoria războaielor pe mare.

Lupta de la Lepanto este ultima luptă de mari proporții a navelor cu rame.

Dezvoltarea comerțului, pe de o parte, iar pe de altă parte tendința de cotropiri şi expansiune colonială a statelor feudale din Europa au avut ca urmare construirea de flote mari în compunerea cărora intrau numeroase nave de transport şi de luptă, din ce în ce mai mari şi cu armament tot mai puternic[5]. Navele de luptă se diferențiază

[5] La jumătatea secolului al XVII-lea, flota olandeză avea în compunere 16000 nave diferite, în majoritatea de transport.

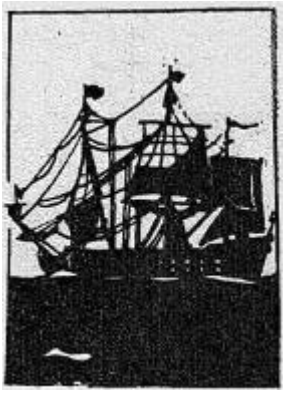
în mai multe categorii sau ranguri, de la navele mici cu un deplasament de 100 – 250 tone, 10 – 30 tunuri şi 100 oameni pînă la navele cele mai mari – adevărate „fortărețe plutitoare" ale epocii navelor cu vele. Acestea din urmă aveau un deplasament de 1 000 – 1 800 tone, 70 – 100 tunuri şi un echipaj de peste 750 oameni.

Corespunzător cu dezvoltarea tehnicii navale se dezvoltă formele şi procedeele de ducere a luptei pe mare. Vechea tactică a abordajului şi a pintenării se dovedea perimată.

În cursul războaielor anglo-olandeze (1652—1674) s-a adoptat tactica luptei navale în formația de şir, formație care era menținută cu strictețe tot timpul luptei. Ducerea luptei în formație de şir a fost determinată în principal de dispunerea artileriei în borduri şi de uşurința conducerii întregii formații în luptă.

Conform acestei noi tactici – adoptată în curînd de toate flotele mari – grupările de nave aflate în luptă luau fiecare formația de şir, executînd foc de artilerie pe drumuri paralele, la distanța de tragere a artileriei. Cînd artileria nu putea hotărî victoria, se continua lupta prin abordaj sau prin incendierea navelor inamice cu ajutorul unor nave mici incendiare numite brandere.

Apariția noii tactici de linie a dus la o nouă diferențiere a navelor de luptă, la clasificarea lor după misiuni.



Astfel, cele mai mari şi mai puternice nave care duceau lupta în formație de şir au fost denumite nave de linie. Alte nave, mai mici, folosite pentru cercetare, pentru atacul comunicațiilor maritime şi pentru apărare, se numeau fregate. În sfîrşit, o serie de nave folosite în misiuni secundare aveau numiri diferite (corvete, bricuri, brigantine, etc).

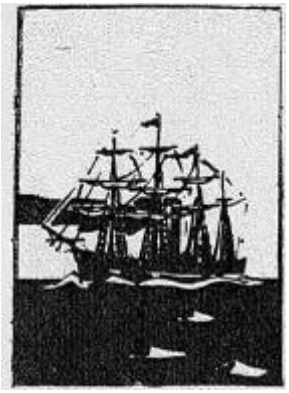
Secolul al XVIII-lea şi prima jumătate a secolului al XIX-lea, se caracterizează

prin consolidarea şi dezvoltarea capitalismului în unele țări, prin victoria revoluțiilor burgheze în alte țări şi, în cele din urmă, prin descompunerea orînduirii feudale şi pregătirea condițiilor pentru trecerea la capitalism într-un alt grup de țări. În toate țările dezvoltate, exploatarea feudală este înlocuită treptat prin exploatarea capitalistă. Este perioada evoluției ascendente rapide a noii orînduiri.

Dezvoltarea şi perfecționarea navelor cu vele au continuat într-un ritm rapid în această perioadă. Se construiau nave cu forme mai proporționate, înzestrate cu un număr mai mare de vele şi armate cu artilerie tot mai puternică. În paralel cu evoluția tehnicii navale se îmbunătățeau şi procedeele de ducere a luptei pe mare.

În lupta de la Ceşme (iunie 1770), flota rusă comandată de amiralul Spiridov şi avînd în compunere 9 nave de linie a obținut o strălucită victorie asupra flotei turceşti, care avea 16 nave de linie şi numeroase alte nave mici. În această luptă, Spiridov a folosit o serie de procedee noi de ducere a luptei: combinarea focului de artilerie cu incendierea navelor inamice (cu ghiulele incendiare şi nave incendiare), atacul perpendicular pe formația inamică, concentrarea focului asupra navei-comandant pentru dezorganizarea conducerii etc. Ca urmare a acestor noi procedee folosite, precum şi datorită eroismului marinarilor ruşi, majoritatea flotei turceşti a fost distrusă.

O mare contribuție la dezvoltarea tacticii navelor cu vele l-au adus renumiții amirali Nelson (comandantul flotei engleze) şi Uşakov (comandantul flotei ruse) în luptele navale desfăşurate la sfîrşitul secolului al XVIII-lea şi începutul secolului al XIX-lea. Principalele elemente noi aduse de ei în cursul acestor lupte, în care s-a renunțat la clasica tactică liniară, au fost următoarele: fracționarea formației de nave inamice, destrămarea ei, prinderea navelor inamice între două focuri, atacul dinspre coastă executat prin surprindere asupra inamicului, crearea rezervei etc.



Avîntul industrial, cuceririle ştiinţei şi cele ale tehnicii din cursul secolului al XIX-lea au avut ca urmare un nou salt calitativ în construcţiile navale, în tehnica militară navală şi în procedeele de ducere a luptei pe mare. Secolul al XIX-lea reprezintă perioada de trecere de la navele cu vele din lemn la navele cu maşini, construite din fier, trecerea de la artileria cu ţeava lisă la artileria cu ţeava ghintuită, perioada apariţiei de noi clase de nave şi de noi mijloace de luptă.

În anul 1803, Fulton experimentează maşina cu vapori pentru propulsia navelor. După cîţiva ani, primele nave cu vapori încep să brăzdeze suprafeţele mărilor, avînd loc primele ciocniri armate între aceste noi genuri de nave.

Lupta de la Sinope (noiembrie 1853), în care majoritatea flotei turceşti a fost distrusă de flota rusă condusă de amiralul Nahimov, constituie ultima luptă navală importantă între navele cu vele.

În deceniul următor, în războiul civil din S.U.A. (1861—1865) s-au mai folosit în luptă nave cu vapori împreună cu nave cu vele, după care în toate războaiele următoare s-au înfruntat în luptele pe mare numai nave cu maşini, din ce în ce mai mari şi mai variate, cu armament şi cuirasă tot mai puternice.

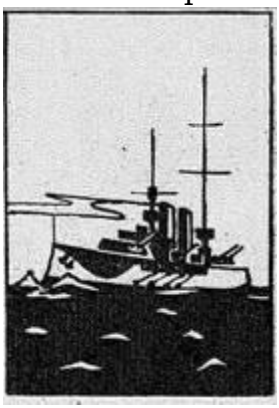
*

* *

De la sfîrşitul secolului al XIX-lea, începînd cu războiul hispano-american (considerat de Lenin ca fiind primul război imperialist), continuînd cu războiul ruso-japonez (1904—1905) şi trecînd prin cele două războaie mondiale

(1914 – 1918 şi 1939 – 1945), dezvoltarea şi perfecţionarea tehnicii de luptă pe mare, a procedeelor de ducere a luptelor navale sînt atît de prodigioase, încît urmărirea lor devine extrem de dificilă, iar prezentarea acestora pe parcursul a cîtorva pagini nu poate da decît o imagine palidă a realizărilor de o jumătate de secol în acest domeniu.

Vom încerca totuşi să sintetizăm situaţia tehnicii şi a tacticii navale la sfîrşitul primului război mondial, stadiul de dezvoltare la care acestea au ajuns în condiţiile maşinismului şi în urma acumulării experienţei celor trei războaie imperialiste.[6]



Existenţa unei mari diversităţi de nave de luptă şi auxiliare de diferite clase şi tipuri caracterizează, în primul rînd, această perioadă. Lupta dintre cuirasă şi artilerie, începută în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, a dus, pe de o parte, la perfecţionarea continuă a artileriei ghintuite, iar pe de altă parte, la întărirea protecţiei navelor prin cuirasă. S-au construit astfel nave mari de luptă de diferite clase şi tipuri cu o puternică artilerie, dispusă în axul navei în turele mobile şi cu tragere centralizată, nave cu o cuirasă groasă de oţel care îmbrăca puntea, bordajul şi părţile vitale ale navei, protejîndu-le împotriva exploziilor de toate felurile. Acestea erau navele de linie (derivate din cuirasatele de escadră) şi crucişătoarele (cuirasate şi uşoare). Deplasamentul lor era cuprins între 30 000 tone (navele de linie) şi 7 000 tone (crucişătoarele uşoare). În sistemul de propulsie, maşinile cu vapori au fost înlocuite prin turbine puternice care dădeau navei o viteză de 20 – 30 Nd. Artileria principală a acestor nave depăşea chiar calibrul de 305 mm şi avea o

[6] Războiul hispario-american, războiul ruso-japonez şi primul război mondial.

bătaie de 24 km. O navă de linie putea avea 12 piese de 305 mm, un cuirasat de escadră – 4 piese de 305 mm, iar un crucişător uşor – 15 piese de 130 mm, ca artilerie principală. În afară de acestea, la bordul navelor se găsea un mare număr de piese de calibru mai mic, care forma artileria secundară a navei. O cuirasă groasă de aproape 300 mm proteja bordajul navelor, iar o altă cuirasă, de grosime mai mică (50 – 70 mm), apăra puntea şi părţile vitale ale navei.

Pînă la primul război mondial inclusiv, principala forţă de lovire a navelor a constituit-o artileria. În paralel cu artileria au fost folosite şi alte mijloace de luptă, dintre care cele mai importante sînt torpilele şi minele.

Cu tuburi lanstorpile au fost armate crucişătoarele uşoare. Din nevoia de a executa lovituri cu torpile prin surprindere, independent sau în cooperare cu artileria, au luat naştere noi clase de nave – torpiloarele şi distrugătoarele – cu viteză mare (pînă la 36 Nd) şi armate atît cu torpile, cît şi cu artilerie. Către sfîrşitul primului război mondial au apărut şi nave torpiloare mici, cu viteză mare şi folosind pentru propulsie motoarele.

Minele, folosite încă din războiul ruso-japonez, au fost perfecţionate şi utilizate pe scară largă în primul război mondial. Au fost create noi tipuri de mine: mine cu antenă şi mine fără contact electrice, cu aprindere de la mal.

O nouă categorie de forţe începe să se afirme în mod deosebit în războiul pe mare: submarinele. Experimentate încă din războiul civil din S.U.A., submarinele se perfecţionează doar la începutul secolului al XX-lea şi devin o forţă însemnată abia în primul război mondial. În timpul războiului, submarinele aveau o viteză de 16 Nd la suprafaţă şi 8 Nd în imersiune. Raza de acţiune atingea 3500 Mm. Submarinele erau înzestrate cu 4 – 6 tuburi lanstorpile, 12 – 18 torpile de rezervă, iar pe punte erau instalate tunuri. Unele submarine erau construite în mod special pentru lansarea minelor.

Apariția submarinului, ca o armă de temut în lupta pe mare, a impus luarea măsurilor corespunzătoare de apărare. A fost creată o nouă clasă de nave – vînătoarele de submarine – destinate pentru lupta cu submarinele şi înzestrate în acest scop cu aparatură hidroacustică pentru descoperirea submarinelor şi cu grenade antisubmarine pentru distrugerea lor.

Aviația – o altă categorie importantă de forțe – începe să acționeze alături de celelalte forțe, inițial pe frontul terestru, apoi şi pe teatrul maritim. Destinată la început pentru cercetare, aviația a luat parte către sfîrşitul războiului şi la acțiuni ofensive folosind bombe de aviație asupra obiectivelor terestre şi maritime.

Ca urmare a participării aviației, alături de alte categorii de forțe, la lupta pe mare apar, către sfîrşitul războiului, nave de o construcție specială destinate să transporte avioanele în raionul acțiunilor de luptă.

Se construiesc şi se perfecționează şi alte clase de nave cu diferite destinații: nave pentru debarcarea desantului maritim, nave de siguranță pentru apărarea transportoarelor pe timpul traversadei şi apărarea bazelor, etc.

Acesta este tabloul general al dezvoltării claselor de nave la sfîrşitul primului război mondial, nave de o mare diversitate, fiecare clasă avînd bine precizate rolul şi misiunile de luptă.

Primul război mondial se caracterizează prin întrebuințarea în masă a variatei tehnici de luptă maşiniste. Pe diferite teatre maritime de acțiuni militare au participat la lupte peste 3 000 nave de luptă şi 10 000 nave auxiliare. S-au perfecționat clasele de nave existente la începutul secolului al XX-lea şi s-au construit numeroase noi clase de nave. Apar submarinele şi aviația – noi categorii de forțe în lupta pe mare.

În aceste condiții se impunea cu necesitate apariția unor noi forme şi procedee de luptă. Scopul strategic,

scopul final al războiului pe mare, nu mai putea fi atins printr-o singură luptă decisivă, ca în perioada manufacturieră a capitalismului sau în orînduirile anterioare. Devine acum necesară organizarea unui sistem de acțiuni de luptă complexe, succesive sau simultane, la care să participe majoritatea sau totalitatea forțelor disponibile. Apare în felul acesta operația – o nouă formă de desfăşurare a acțiunilor militare, necunoscută înainte, acțiune de mare amploare, care include o serie de lupte. Astfel, în primul război mondial s-au desfăşurat operații maritime caracteristice, ca de exemplu: operația de nimicire a forțelor inamice în mare, operații asupra comunicațiilor maritime inamice, operații de blocadă şi operații de desant maritim.

Complexitatea şi amploarea luptelor şi a operațiilor au impus luarea unei serii de măsuri importante de asigurare a acestora – cercetarea, apărarea antisubmarină, apărarea contra minelor, apărarea antiaeriană, apărarea contra navelor uşoare de suprafață – şi, în consecință, a fost necesară crearea unor clase noi de nave în acest scop (vînătoare de submarine, nave de pază, dragoare etc.) Datorită creşterii pericolului de mine, dragajul a devenit un gen obligatoriu de asigurare.

Primul război mondial a demonstrat (aşa cum va demonstra de altfel şi cel de al doilea război mondial) falsitatea, caracterul neştiințific şi retrograd al teoriilor militare burgheze referitoare la războiul pe mare.

În acest sens, unele din cele mai răspîndite au fost cele ale lui Mahan şi Colomb[7] cu privire la „stăpînirea mărilor“. Ei susțineau că forțele maritime militare au o importanță hotărâtoare în istorie, că un război pe mare nu se poate cîştiga fără cucerirea „supremației pe mare“ şi că această supremație se poate realiza printr-o bătălie navală

[7] A. Mahan - amiral american :„Influenţa forţei navale asupra istoriei” ; F. Colomb — amiral englez : „Războiul naval, experienţa şi principiile lui de bază”.

hotărâtoare în care să participe navele mari de luptă.

Aşa cum s-a arătat, teoriile lui Mahan şi Colomb nu au fost confirmate de experienţa celor două războaie mondiale. Realitatea a demonstrat că „stăpînirea mărilor" nu poate fi cucerită nici chiar de cele mai puternice flote din lume. Din contră, flote mai puţin puternice care nu urmăreau să realizeze „supremaţia pe mare" au obţinut succese remarcabile în lupta pe mare. Pe de altă parte, apariţia şi dezvoltarea aviaţiei şi submarinelor au dat o lovitură definitivă teoriilor „flotei masive", punînd sub semnul întrebării utilitatea flotei de linie moderne în cel de al doilea război mondial.

Pe timpul angajamentelor dintre navele mari de luptă (de exemplu, bătălia de la Yutland: 31 mai – 1 iunie 1916), puterile maritime imperialiste (Germania şi Anglia) au adoptat tot vechea tactică de linie, duelul de artilerie între formaţiile de şir ale navelor de linie, tactică rămasă mult în urma dezvoltării tehnicii de luptă.

Faptul că rezultatul bătăliei de la Yutland nu a avut o importanţă hotărîtoare şi nu a influenţat asupra situaţiei strategice constituie încă o dovadă a crizei teoriei anglo-americane de cîştigarea dominaţiei pe mare printr-o „bătălie generală", precum şi o dovadă a falsităţii doctrinei germane referitoare la procedeele de „egalare a forţelor".

După terminarea primului război mondial, evoluţia claselor de nave şi a mijloacelor de luptă a continuat în întreaga perioadă care desparte cele două războaie mondiale.

Nu trecuse decît un sfert de veac de la izbucnirea primului război mondial şi atmosfera globului pămîntesc a fost invadată din nou de miasmele războiului. Începea un al doilea război mondial, cel mai mare şi mai sîngeros război din istoria omenirii, depăşind prin amploarea şi rezultatele sale toate războaiele anterioare. Cifrele comparative din tabelul de mai jos sînt cât se poate de grăitoare.

	Primul război mondial	**Al doilea război mondial**
Durata războiului	4 4 ani şi 3,5 luni (1 564 zile)	6 ani (2 194 zile)
Numărul statelor participante la război	36	61
Numărul statelor neutre	17	6
Populația țărilor participante la război	1 1 050 000 000 oameni (62% din populația globului)	1 1 700 000 000 oameni (80% din populația globului)
Numărul morților în război	10 10 000 000 oameni	30 000 000 militari 25 000 000 din populația civilă
Numărul răniților în război	10 20 000 000 oameni	35 000 000 oameni
Numărul țărilor pe teritoriul cărora s-au dus acțiuni de luptă	14	40
Suprafața teritoriilor pe care s-au dus acțiuni da luptă	4 000 000 km^2	22 000 000 km^2 .
Numărul oamenilor mobilizați în forțele armate	70 000 000 oameni	110 000 000 oameni

Cheltuielile țărilor participante la război au fost de 5 – 6 ori mai mari decît în primul război mondial. Aceste state au produs în timpul anilor de război, după date incomplete, 600 000 avioane, circa 250 000 tancuri, peste 900 000 piese de artilerie, peste 1 500 000 000 proiectile de artilerie, peste 5 000 000 mitraliere şi circa 50 000 000 puşti, carabine şi automate. Uriaşe cheltuieli au fost făcute, de asemenea, pentru construirea navelor de suprafață de diferite clase şi a submarinelor.

Cel de al doilea război mondial a fost cel mai distrugător război. După calculele existente, distrugerile cauzate de acțiunile militare în primul război mondial sînt evaluate la 80 miliarde dolari, în timp ce în al doilea război mondial, numai în Europa, au fost distruse bunuri în valoare de 260 miliarde dolari. Pe diferite teatre militare de acțiuni militare, au fost distruse în total în cursul războiului 1 165 submarine (dintre care 817 revin Germaniei) şi un număr de 615 nave de suprafață mari şi mijlocii (35 nave de linie, 39 portavioane, 103 crucişătoare grele şi uşoare, 438 distrugătoare). Flotele comerciale de pe întregul glob au pierdut în timpul războiului peste 5 000 vase de transport cu un tonaj global de circa 27 milioane tone[8].

Atît primul cît şi al doilea război mondial au fost generate de sistemul capitalist ca urmare a dezvoltării economice şi politice inegale a diferitelor țări capitaliste, precum şi a ascuțirii – pe această bază – a tuturor contradicțiilor sistemului capitalist. Aceasta a dus la o luptă înverşunată între statele capitaliste pentru reîmpărțirea lumii, a sferelor de influență şi de investiții de capitaluri, pentru reîmpărțirea piețelor de desfacere şi a surselor de materii prime – într-un cuvînt a dus la lupta pentru dominația mondială.

Pregătit şi dezlănțuit de statele fasciste agresive – Germania, Japonia şi Italia – împotriva statelor democratice burgheze, cel de al doilea război mondial are particularitatea principală că a început şi s-a desfăşurat în condițiile existenței a două sisteme sociale diferite: sistemul capitalist şi sistemul socialist. Acest fapt a influențat în mod deosebit asupra caracterului, mersului şi rezultatelor războiului.

După cum se ştie, al doilea război mondial a fost precedat de războaie mici, locale, după care au fost atrase

[8] După „The World Almanac".

în război majoritatea țărilor de pe glob, războiul căpătînd un caracter mondial în înțelesul propriu al acestui cuvînt.

Războiul a început în Europa la 1 septembrie 1939, ora 4 şi 45 minute, prin atacul Germaniei fasciste asupra Poloniei. După această dată s-au desfăşurat succesiv acțiunile militare în Oceanul Atlantic, în Europa de vest şi nord-vest, în Mediterana, în Africa de Nord şi în Balcani. La 22 iunie 1941, Germania a atacat mişeleşte Uniunea Sovietică. Începe Marele Război al poporului sovietic pentru Apărarea Patriei, împotriva Germaniei fasciste şi – o dată cu aceasta – se desăvîrşeşte procesul de transformare al războiului în război de eliberare, antifascist, din partea țărilor cotropite de Germania. În decembrie 1941 încep acțiunile militare în bazinul Oceanului Pacific, acțiuni declanşate de militariştii japonezi. Aceste acțiuni militare au atras în orbita lor sute de milioane de oameni.

Războiul s-a desfăşurat cu o intensitate maximă, atît pe uscat cât şi pe mare şi în aer. Întrucît ne vom ocupa numai de acțiunile militare maritime, este necesar să reamintim pe scurt situația forțelor şi a mijloacelor de luptă destinate războiului pe mare, la începutul celui de al doilea război mondial.

În tabelul de mai jos se dau caracteristicile tehnico-tactice mai importante ale principalelor clase de nave de luptă din compunerea flotelor, existente la începutul războiului.

Datele din acest tabel ne arată că dezvoltarea construcțiilor navale şi evoluția tehnicii de luptă navale au înregistrat progrese însemnate în perioada dintre cele două războaie mondiale.

Caracteristici Clasa de nave	Deplasament (t)	Viteza (Nd)	Armamentul principal
Submarine mari (torpiloare)	1540– 2730* 2 215–3 960	15–17* 8– 8,5	Torpile: VI-VIII/533 mm Artileria: I-II/76—152 mm’
Submarine mijlocii şi mici (torpiloare)	250–1 000 350–1 458	13–15 7–11	Torpile: III-VIII/533 mm Artilerie: 1/76—102 mm
Submarine miniere	388–1 520 453–2 140	8–16 6– 9	Mine: 18—120 Torpile: II/450 mm — VI/533 mm
Nave de linie	26000 – 45000	27–30	Artileria: VIII-IX/406 mm sau VII-XII/356 mm sau IX-XII/280–305 mm Torpile: II-IV/533 mm (la unele) Aviaţie: 3–4 hidroavioane
Crucişătoare grele	10 000 – 18 000	32–36	Artileria: VIII-X/203 mm Torpile: VI-XII/533 mm (la unele) Aviaţie: 3–4 hidroavioane
Crucişătoare uşoare	5 000– 10 000	32–34	Artileria: IX-XV/150—155 mm Torpile: IV-XII/533 mm Aviaţie: 2–4 hidroavioane
Distrugătoare	1 200– 2 100	30–37	Torpile: VI-XV/533 mm Artileria: IV-VIII/120– 127 mm
Portavioane	12 000– 33 000	25–34	Aviaţie: 20–90 avioane Artileria: VI-VIII/127– 203 mm

* La numărător – la suprafaţă; la numitor – în imersiune.
NOTĂ: În tabel sînt indicate valorile minime şi maxime pentru diferite caracteristici.

Submarinele, care în timpul primului război mondial abia începuseră să se afirme ca o forţă din dotarea marilor puteri maritime, au căpătat în următorii douăzeci de ani o largă răspîndire în majoritatea flotelor de pe glob. Dacă în

privința vitezei submarinelor nu s-au obținut progrese prea mari, s-au realizat în schimb perfecționări însemnate în alte direcții: mare varietate a deplasamentului şi a misiunilor, mărirea numărului de tuburi lanstorpile şi de torpile de rezervă, a numărului de mine care se pot ambarca, creşterea autonomiei şi a imersiunii, îmbunătățirea aparaturii de observare şi de deservire a mijloacelor de luptă.

Navele de linie şi-au mărit deplasamentul de la 30 000 tone la 45 000 tone, iar calibrul artileriei principale a crescut de la 305 mm la 406 mm. Corespunzător cu această creştere s-a mărit şi grosimea cuirasei bordajului pînă la valoarea maximă de 406 mm. În aceleaşi direcții au evoluat şi *crucişătoarele grele şi uşoare*. S-a perfecționat aparatura pentru conducerea tragerilor şi lansarea torpilelor. La bordul navelor de linie şi al crucişătoarelor apar 2 – 4 hidroavioane destinate pentru cercetarea tactică şi corectarea tragerilor artileriei de la bord.

Portavioanele şi distrugătoarele abia apăruseră în timpul şi la terminarea primului război mondial. La începutul celui de-al doilea război mondial, aceste două clase de nave cunoşteau deja o mare dezvoltare. Astfel, portavioanele au ajuns la un deplasament de 33 000 t şi luau la bord pînă la 90 avioane. Existau numeroase purtătoare de hidroavioane, cu deplasament pînă la 15 000 t şi 27 hidroavioane.

Distrugătoarele, construite într-un număr foarte mare, deveniseră nelipsite din majoritatea flotelor şi erau considerate ca nave universale, datorită armamentului lor variat şi misiunilor numeroase pe care le puteau rezolva.

În afară de aceste clase principale de nave s-au mai dezvoltat şi perfecționat în perioada dintre cele două războaie mondiale şi alte clase de nave despre care se vorbea doar în treacăt în al doilea deceniu al secolului nostru: vînătoarele de submarine, vedetele-torpiloare, puitoarele de mine, dragoarele, escortoarele etc. Acestea

erau nave cu diferite destinații speciale, indicate de însăşi denumirea lor.

În concluzie, în perioada 1920—1940, principala tendință de dezvoltare a navelor a fost îndreptată în direcția măririi numărului de tunuri şi tuburi lanstorpile, a măririi şi unificării calibrelor artileriei, precum şi a măririi stabilității de luptă a navelor prin compartimentaj şi cuirasă. S-a mărit deplasamentul navelor, a crescut apreciabil puterea lor de lovire, s-a perfecționat aparatura de conducere a tragerilor şi de lansare a torpilelor. În sfîrşit, aviația şi-a cucerit un loc deosebit de însemnat în lupta pe mare.

A rezultat, în consecință, o însemnată sporire a eficacității forțelor maritime militare, dar în acelaşi timp au crescut în complexitate şi în amploare acțiunile militare maritime.

Aşa cum s-a arătat, în cel de-al doilea război mondial, zona luptei armate active a cuprins 40 de state (din Europa, de pe o mare parte a Asiei, din Africa de Nord) şi întinderile Oceanelor Atlantic, Pacific, Înghețat de Nord şi ale mărilor adiacente.

Ca urmare a declanşării războiului între puterile axei, pe de o parte, şi coaliția antifascistă, pe de altă parte, în *Oceanul Atlantic* s-au ciocnit în principal interesele Germaniei şi ale Angliei. Anglia, care la începutul războiului avea superioritate de forțe în Atlantic şi dispunea de posibilități pentru a-şi menține şi a mări această superioritate pe timpul desfăşurării războiului, fixează ca principală misiune pentru flota din Atlantic apărarea căilor de comunicații oceanice care legau Anglia de aliați şi, mai ales, de coloniile ei. Pentru îndeplinirea acestei misiuni, flota engleză îşi alege ca principală formă de acțiune blocada îndepărtată a bazelor germane din Marea Nordului, fără să se pregătească în mod special pentru lupta cu crucişătoarele şi îndeosebi cu submarinele germane.

Germania stabileşte ca misiune principală a flotei sale din Oceanul Atlantic (respectiv, din Marea Nordului) interzicerea sau îngreunarea la maximum a comunicațiilor oceanice engleze, în scopul de a înăbuşi economia Angliei şi a o determina astfel să slăbească presiunile asupra Germaniei. Comandamentul german şi-a propus să rezolve această misiune prin reeditarea „războiului de cursă“ desfăşurat atît cu submarine, cît şi cu nave de suprafață special construite.

Acțiunile crucişătoarelor germane împotriva comunicațiilor engleze din Atlantic, avînd un caracter de aventură, au dus la rezultate puțin importante şi pierderi inutile. Din a doua jumătate a anului 1941, navele de suprafață germane nu au mai acționat în Atlantic pînă la sfîrşitul războiului.

Efecte mai însemnate s-au obținut, mai ales în prima perioadă a războiului, prin acțiunile submarinelor germane pe comunicațiile engleze din Atlantic, acțiuni care au dus la dezorganizarea acestor comunicații punînd în mare pericol economia Angliei. Începînd din anul 1943 însă, datorită loviturilor primite de nemți din partea armatei sovietice pe frontul de est şi a pierderilor uriaşe suferite, Germania este obligată nu numai să transfere pe frontul germano-sovietic aviația care sprijinea acțiunile submarinelor din Atlantic, ci să-şi dirijeze întregul efort al economiei pentru sprijinirea frontului terestru. Din acest motiv precum şi datorită măsurilor şi acțiunilor de apărare ale flotei engleze eficacitatea acțiunilor submarinelor germane a început să scadă, iar numărul submarinelor scufundate să crească, treptat. În consecință, acțiunile submarinelor slăbesc în intensitate începînd cu a doua jumătate a anului 1943, iar rezultatele obținute devin tot mai mici.

În zorii zilei de 6 iunie 1944 a început debarcarea trupelor anglo-americane în Normandia, debarcare de repetate ori amînată şi prin care s-a creat „cel de al doilea

front". Debarcarea a reuşit datorită faptului că s-a executat în condiţii deosebit de favorabile pentru aliaţi: ofensiva rapidă a armatei sovietice pe întreg frontul de est pînă la graniţa de nord a Germaniei, pierderile de neînlocuit ale Germaniei fasciste în urma loviturilor primite, superioritatea covîrşitoare a forţelor anglo-americane (în trupe, tehnică de luptă, aviaţie, forţe navale) faţă de Germania care îşi avea concentrate majoritatea forţelor şi mijloacelor pe frontul de est, creşterea mişcării de rezistenţă din Franţa etc. Din comparaţia volumului de forţe şi a acţiunilor desfăşurate (280 divizii germane în est, 60 divizii în vest, 10 divizii în Italia), rezultă că cel de al doilea front a grăbit întrucîtva înfrîngerea Germaniei şi terminarea mai devreme a războiului, prin blocarea unei părţi din forţele germane în acţiunile din vestul Europei. Însă soarta războiului din Europa s-a hotărît pe frontul sovieto-german.

Ca urmare a tendinţei imperialiste de reîmpărţire a teritoriilor coloniale, bazinul *Mării Mediterane* a devenit teatru de acţiuni militare chiar de la declanşarea celui de-al doilea război mondial. După înfrîngerea Franţei, principalii pretendenţi la dominaţia în bazinul mediteranean au rămas, pe de o parte, Italia şi Germania, iar, pe de altă parte, Anglia şi S.U.A. Lupta acută pentru această dominaţie se explică prin faptul că Marea Mediterană avea o mare importanţă strategică pentru ambele grupări imperialiste angajate în conflict.

La începutul acţiunilor militare din Marea Mediterană şi Africa, forţele terestre italiene aveau superioritate în efective faţă de trupele engleze. În ceea ce priveşte forţele maritime militare, Italia avea o oarecare superioritate cantitativă în forţe uşoare şi submarine, fiind însă inferioară în nave mari şi aviaţie maritimă. Trebuie să se mai aibă în vedere faptul că cercurile conducătoare italiene au împins în război ţara slab pregătită, atît din punct de vedere economic şi militar, cît şi din punct de vedere politic

şi moral. De asemenea, în timp ce anglo-americanii puteau să concentreze pe acest teatru importante forțe terestre maritime şi aeriene, nefiind angajați pe alte teatre apropiate, comandamentul italo-german nu avea această posibilitate, fiind angajat cu majoritatea forțelor pe frontul sovieto-german. Aceste elemente vor condiționa pînă la urmă caracterul desfăşurării acțiunilor militare din bazinul Mediteranei în avantajul forțelor anglo-americane.

Comandamentul italian, bazîndu-se pe superioritatea numerică inițială în trupe terestre, prevedea acțiuni ofensive cu forțele din Africa de est şi din Africa de nord, pentru a scoate pe englezi din coloniile lor şi mai ales pentru a ocupa Egiptul şi regiunea Canalului de Suez. Pe teatrul maritim de acțiuni din Mediterană, italienii urmăreau să întrerupă comunicațiile engleze dintre bazinul de est şi cel de vest al Mării Mediterane şi să-şi asigure comunicațiile proprii care uneau metropola de coloniile din Africa de nord.

Planul de acțiune al comandamentului englez prevedea organizarea rezistenței în fața ofensivei italiene, aducerea de noi forțe pentru trecerea la contraofensivă şi alungarea italienilor din coloniile lor şi după aceea transferarea acțiunilor militare în Sicilia şi în Peninsula Italică, pentru a scoate Italia din război. În Marea Mediterană, flota engleză trebuia să asigure comunicațiile proprii, care uneau Anglia cu coloniile sale, şi să interzică comunicațiile Italiei cu nordul Africii.

Acțiunile militare din Africa şi din Marea Mediterană au început la 10 iunie 1940 între Anglia şi Italia, ca urmare a intrării în război a Italiei fasciste alături de Germania. Ulterior, ca urmare a primelor înfrîngeri suferite de italieni, sînt introduse în Africa de nord şi în Marea Mediterană unități din trupele de uscat, forțele maritime şi aeriene ale Germaniei fasciste (februarie 1941), iar din noiembrie 1942 intră în acțiune pe acest teatru şi forțele terestre şi maritime ale S.U.A.

În nordul Africii, acțiunile militare terestre au avut un caracter limitat, desfăşurîndu-se pe o fîşie lată de aproximativ 80 km de-a lungul litoralului Mediteranei, între localitățile El-Agheila şi El-Alamein. În anul 1943, ca urmare a retragerii trupelor italo-germane spre vest, acțiunile s-au deplasat pe teritoriul Tunisiei şi s-au terminat prin înfrîngerea trupelor fasciste de către armata anglo-americană în raionul oraşului Tunis, la 13 mai 1943, cînd s-a pus capăt acțiunilor militare din Africa de nord.

Ulterior, la 10 iulie 1943, s-a efectuat debarcarea trupelor anglo-americane în Sicilia, în condiții deosebit de favorabile pentru aliați. Nemții suferiseră deja înfrîngeri dezastruoase pe frontul sovieto-german, iar trupele italiene pierduseră orice încredere în perspectiva unui război victorios şi aşteptau momentul favorabil pentru a ieşi din coaliția hitleristă. Urmează apoi debarcarea în Peninsula Italică, la 3 octombrie 1943, armistițiul dintre Italia şi puterile aliate (8 noiembrie 1943), în sfîrşit ofensiva trupelor anglo-americane în Italia împotriva rezistenței trupelor germane, pînă la capitularea acestora, la 2 mai 1945.

Pe teatrul maritim din Mediterană nu au avut loc în cursul războiului acțiuni pur navale de mare amploare, în afară de lupta de la Capul Matapan, în care flota italiană – ieşită, în sfîrşit, dintr-o lungă inactivitate – a suferit o grea înfrîngere din partea flotei engleze.

Desfăşurarea acțiunilor militare cu caracter limitat din Marea Mediterană şi Africa de nord, precum şi prelungirea luptelor din Italia în loc de deschiderea celui de-al doilea front constituie încă o dovadă că în acest război statele apusene urmăreau interesele lor imperialiste şi nu interesele coaliției antifasciste la care au aderat. Este evident că anglo-americanii nu intenționau să întreprindă acțiuni hotărîte pentru înfrîngerea Germaniei fasciste, ci urmăreau ca atît Germania cît şi(Uniunea Sovietică să se macine reciproc, să se epuizeze cît mai mult, pentru a se

realiza mai uşor cucerirea dominației mondiale de către Anglia şi S.U.A.

În *Oceanul Pacific* şi în Asia *ăe sud-est,* războiul a început la 7 decembrie 1941 între Japonia – pe de o parte – şi S.U.A., Anglia şi Olanda – pe de altă parte.

Japonia, principalul vinovat în declanşarea ostilităților, urmărea prin acest război scopuri imperialiste de mari proporții: cotropirea Birmaniei, Malaeziei, Indoneziei şi Filipinelor, ieşirea la Oceanul Indian şi obținerea de materii strategice (petrol, cauciuc, fier, metale neferoase etc.); asigurarea libertății de acțiune dinspre est şi sud prin distrugerea sau neutralizarea Forțelor Maritime Militare ale S.U.A. din Oceanul Pacific şi ocuparea bazelor acestora de pe Insulele Guam şi Wake; crearea, în faza a doua, a unei limite de apărare care să treacă prin Insulele Kurile, Marshall, Arhipelagul Bismarck, Insulele Sumatra şi Java. După realizarea acestor scopuri principale ale războiului, Japonia avea în vedere un plan de perspectivă în care se prevedea în esență ocuparea Insulelor Midway, Aleutine de Vest, Noua Caledonie, Fidgi şi Samoa.

Desfăşurarea războiului a dovedit că planul japonez era defectuos, aventurist, deoarece se baza pe supraaprecierea forțelor şi posibilităților Japoniei şi pe subaprecierea potențialului economic şi militar al S.U.A., care era în realitate mult superior celui al Japoniei.

S.U.A., care la rîndul lor, au avut un rol însemnat în pregătirea şi dezlănțuirea războiului din Extremul Orient, prevedeau în planul de război acțiuni de apărare în zona Mărilor de Sud în caz de atac din partea Japoniei, pînă la sosirea în această zonă a flotei americane din Pacific care să dea inamicului o lovitură decisivă. Flota, desfăşurată în regiunea Insulei Midway, urma să înainteze succesiv către Filipine, acoperindu-şi spatele prin neutralizarea sau cucerirea bazelor inamice de pe Insulele Marshall, Caroline şi Mariane.

Principala deficiență a planului a constat în

supraaprecierea de către comandamentul S.U.A. a navelor de linie şi neînțelegerea rolului important al aviației în războiul pe mare. De asemenea, se subevaluau forțele japoneze şi posibilitatea acestora de a acționa prin surprindere, concomitent pe mai multe direcții, pe un front larg.

La 7 decembrie 1941 Japonia declanşează o serie de acțiuni simultane de mare amploare, pe mai multe direcții şi prin care s-a realizat, o totală surprindere. A fost executată o puternică lovitură asupra flotei americane din Oceanul Pacific, bazată la Pearl-Harbour (Insula Hawai) de către aviația purtată japoneză. Concomitent au fost bombardate obiectivele militare din Insulele Filipine, iar trupele japoneze au invadat teritoriul Thailandei şi Malayei britanice.

Aceste lovituri inițiale prin care flota americană a suferit pierderi însemnate în nave mari de luptă şi aviație au fost urmate de cotropirea destul de rapidă de către forțele armate japoneze a Filipinelor, Indiilor Olandeze şi a Asiei de sud-est, datorită slabei apărări a acestora şi datorită folosirii factorului surprindere. Teritoriul Birmaniei a fost ocupat de trupele japoneze în mai puțin de cinci luni. Malaya britanică este cucerită într-un timp şi mai scurt. La 15 februarie 1942 capitulează în fața a trei divizii de infanterie japoneze garnizoana de 70 000 de oameni a puternicei baze engleze Singapore. Pînă la 7 martie 1942 cad în mîinile japonezilor toate insulele Indoneziei, cu rezervele lor bogate de materii prime strategice.

În anul 1942, ofensiva japoneză continuă în partea de sud-vest şi de nord a Oceanului Pacific prin cucerirea Insulei Noua Guineea, Insulelor Amiralității, Noua Britanie, Noua Irlandă, Insulei Gilbert şi Arhipelagului Solomon.

În aceeaşi perioadă însă, comandamentul forțelor americane a luat o serie de măsuri importante care au provocat în curînd schimbarea cursului războiului din Pacific: s-au executat primele lovituri de răspuns împotriva

japonezilor, s-a întărit flota din Pacific cu portavioane aduse din Atlantic, s-au creat noi baze aeriene şi maritime pe diferite insule ş.a.m.d.

Rezultatele nu au întîrziat să se arate. În operaţia pentru cucerirea Insulei Midway (4 – 6 iunie 1942), japonezii suferă o grea înfrîngere, pierzînd 4 portavioane, 1 crucişător şi 253 avioane, faţă de pierderile de 1 portavion, 1 distrugător şi 150 avioane ale americanilor. Prin această înfrîngere, Japonia pierde superioritatea iniţială pe care o deţinea în portavioane. Alte înfrîngeri suferite apoi de japonezi în zona Insulelor Gudalcanal şi Noua Guinee îi obligă să treacă în defensivă. Se termină astfel prima perioadă a războiului din Pacific, perioada ofensivei şi a expansiunii japoneze, şi începe cea de a doua perioadă, în care are loc ofensiva forţelor armate americano-engleze.

Anul 1943 în Oceanul Pacific se caracterizează printr-o relativă şi temporară acalmie în operaţiile militare de pe majoritatea teatrului, din cauză că nici unul din beligeranţi nu mai dispunea de forţele necesare întreprinderii acţiunilor ofensive de mare amploare. Atenţia principală a fost acordată concentrării şi pregătirii forţelor în vederea operaţiilor ulterioare. Totuşi, forţele aliate americano-engleze preiau iniţiativa, şi printr-o serie de operaţii cu caracter limitat reuşesc să cucerească Insulele Aleutine, o parte din Arhipelagul Solomon şi Insula Gilbert, o parte din Insula Noua Guinee şi din Insula Noua Britanie. Anul 1943 a constituit o cotitură în desfăşurarea războiului din Pacific în avantajul forţelor aliate. În acest an, aliaţii au reuşit să lichideze înfrîngerile din anii 1941—1942, să schimbe raportul de forţe în avantajul lor şi să pregătească ofensiva de mari proporţii din anul următor.

Ofensiva din 1944 a forţelor armate aliate a început în februarie 1944 în partea centrală şi de sud-vest a Oceanului Pacific, prin cucerirea Insulei Marshall, a continuat cu alungarea japonezilor din Insulele Mariane şi din alte insule din Pacific, terminîndu-se prin cucerirea

majorității Arhipelagului Filipinelor. De remarcat însă că acțiunile pentru cucerirea acestor insule s-au desfăşurat într-un ritm destul de lent, înregistrîndu-se mari pierderi, cu toate că debarcările şi luptele de pe uscat erau sprijinite, de pe mare cu considerabile forțe aero-navale.

În anul 1945, războiul din Pacific a luat un curs şi mai nefavorabil pentru Japonia imperialistă. Deşi nu era încă total înfrîntă, situația sa politică internă şi externă, precum şi situația ei strategică deveniseră deosebit de încordate şi de şubrede. De aceea Japonia a fost obligată să folosească în război mijloace extreme, ca de exemplu avioane cu piloți de sacrificiu special instruiți (Kamikadze), torpile-vii conduse de oameni de sacrificiu (Kaitens) şi scafandri de luptă de sacrificiu (Fukurui).

Acțiunile forțelor armate americane au început prin cucerirea Insulei Luzon din Arhipelagul Filipinelor şi apoi şi a restului de insule din acest arhipelag, care a fost complet curățit de japonezi pînă la 6 iulie 1945. În Asia de sud-est, Japonia a pierdut Birmania, Indonezia şi o parte din Indochina. Acum, forțele armate aliate aveau posibilitatea să instituie un control absolut în partea de vest a Oceanului Pacific şi să-şi transfere acțiunile de luptă în apropierea metropolei japoneze. În februarie-martie 1945 a fost cucerită Insula Ivodzima, iar în perioada ianuarie-iunie a aceluiaşi an – după lupte grele, duse în condițiile unei superiorități covîrşitoare de forțe americane – a fost cucerită Insula Okinawa. Operația pentru cucerirea Insulei Okinawa a constituit ultima operație a forțelor armate aliate din Pacific. Ulterior, pînă la capitularea Japoniei, acțiunile de luptă s-au limitat la bombardarea de către aviația americană a insulelor japoneze.

Guvernul sovietic, îndeplinindu-şi datoria de aliat, conform hotărîrilor Conferinței de la Yalta, a acceptat propunerea aliaților de a intra în războiul împotriva Japoniei. Prin loviturile forțelor armate sovietice executate în perioada 9 august – 2 septembrie 1945 iau fost zdrobite

forțele armate japoneze din China de nord-est, din Sahalinul de sud şi din Coreea de nord. Japonia a fost nevoită să se recunoască învinsă şi să capituleze la 9 septembrie 1945. Prin această capitulare s-a pus capăt celui de-al doilea, război mondial.

Acțiuni militare maritime s-au desfăşurat, de asemenea, şi pe alte teatre, limitate, cum ar fi Marea Neagră, Marea Baltică, mările din Nord, mările din Extremul Orient etc. La obținerea victoriei Uniunii Sovietice asupra Germaniei fasciste şi Japoniei imperialiste, un mare rol l-a jucat şi flota sovietică, care a acționat cu succes pe aceste teatre maritime. Amploarea acțiunilor flotei sovietice era determinată în principiu de caracterul operațiilor şi al luptelor de pe uscat, desfăşurate în cursul războiului. Aceasta a limitat posibilitatea de folosire a forțelor navale pentru rezolvarea misiunilor strategice.

Care sînt principalele caracteristici ale dezvoltării tehnicii de luptă navale în cel de-al doilea război mondial?

În cursul celui de-al doilea război mondial, tehnica de luptă navală a continuat să se perfecționeze sub toate aspectele caracteristicilor navelor: deplasament, viteză, autonomie, armament, mijloace de observare şi transmisiuni. În acelaşi timp s-au produs schimbări însemnate în privința rolului şi a importanței diferitelor clase de nave în ansamblul forțelor maritime militare.

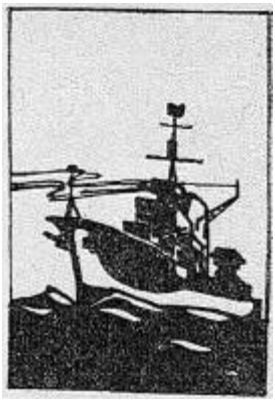
Navele de linie şi-au mărit deplasamentul, viteza şi autonomia (japonezii au construit două nave de linie cu un deplasament de cîte 72 000 t). Vitalitatea acestor nave nu a crescut însă în aceeaşi măsură. Navele de linie au devenit extrem de vulnerabile, mai ales datorităcreşterii considerabile a rolului aviației în războiul pe mare. În cursul răyboiului au fost scufundate 35 de nave de linie, majoritatea în urma acțiunilor aviației, într-un timp extrem de scurt. Soarta unor mari operații maritime a fost decisă de către aviația de pe portavioane, înainte ca navele mari de suprafață să se fi apropiat la distanța de tragere a

artileriei navale. De exemplu, în lupta navală din Marea de Corali (mai 1942) a acționat exclusiv aviația de pe portavioane, fără să se tragă nici un proiectil, fără să se lanseze nici o torpilă de pe nave.

Toate acestea au făcut ca navele de linie care înainte de război erau considerate, în concepția militară burgheză, drept principala forță de lovire, baza flotelor mari, să-şi piardă acum mult din importanță, iar rolul lor din viitor să fie şi mai neînsemnat.

Portavioanele, în schimb, s-au dezvoltat mai mult decît oricare altă clasă de nave, atît în privința numărului de unități, cît şi a îmbunătățirii caracteristicilor tehnico-tactice. Marea dezvoltare a acestei clase de nave se datoreşte, în primul rînd, creşterii rolului aviației în acțiunile navale. Participarea a numeroase portavioane în operațiile maritime din Pacificse explică, pe de altă parte, prin faptul că atît Japonia cât şi S.U.A. erau strîns legate de căile de comunicații oceanice şi au purtat războiul pe insule şi în raioane îndepărtate de bazele lor principale.

În cursul războiului deplasamentul a crescut pînă la 45 000 t, iar numărul de avioane purtate – pînă la 145. A apărut o nouă subclasă – portavioabele de escortă. Aceste portavioane erau destinate apărării convoaielor importante. Ele aveau următoarele caracteristici principale: deplasament 10 – 15 000 t, viteza 16 – 20 Nd, 20 avioane, autonomia 10 – 14 mii Mm.



Crucişătoarele – şi-au îmbunătățit într-o oarecare măsură vitalitatea, însă celelalte caracteristici nu au evoluat prea mult. Folosite în numeroase misiuni, pe majoritatea teatrelor maritime de acțiuni militare, crucişătoarele au arătat totuşi că nu corespund pe deplin noilor condiții de ducere a războiului pe mare şi noilor mijloace de luptă folosite.

Distrugătoarele. Al doilea război mondial a dovedit că misiunile distrugătoarelor nu mai pot fi aceleaşi din timpul primului război mondial, adică atacul cu artileria şi cu torpila în cadrul luptei între escadre, aşa cum s-a întîmplat în bătălia de la Yutland. Acum principalele misiuni pe care le-au rezolvat distrugătoarele au fost apărarea comunicațiilor şi asigurarea deplasării navelor mari de luptă, mai ales împotriva aviației şi a submarinelor. Din acest motiv, în timpul războiului nu s-a mai urmărit mărirea vitezei, ci accentul s-a pus pe mărirea autonomiei (pînă la 8 000 Mm), pe întărirea armamentului antiaerian şi antisubmarin, precum şi pe perfecționarea mijloacelor de observare. Schimbîndu-şi destinația principală avută în timpul primului război mondial, distrugătoarele au îndeplinit în timpul ultimului război un număr mare şi variat de misiuni, comportându-se ca nave universale. Ele nu au lipsit din compunerea nici unei flote, de la nici o acțiune de luptă navală importantă.

În cursul războiului, numărul total al distrugătoarelor s-a dublat. Cu toate acestea, ele nu au fost suficiente pentru îndeplinirea tuturor misiunilor flotelor, mai ales a celor de asigurare a căilor de comunicații maritime. În acest scop, în afară de crucişătoare, distrugătoare şi portavioane de escortă care participau la aceste misiuni principale, a fost necesar să se mai dezvolte o altă clasă de

nave – escortoarele –, care în unele flote au primit denumirea de fregate sau corvete. Caracteristicile principale ale acestora sînt: deplasamentul 500 – 2 000 t, viteza 16 – 20 Nd, autonomia 2 000 – 2 500 Mm, armament principal I-IV/102 mm, mitraliere antiaeriene şi armament antisubmarin.

Submarinele s-au dezvoltat mai ales în a doua perioadă a războiului, cînd,

după primele lor succese pe căile de comunicații maritime inamice, s-au perfecționat mijloacele de luptă antisubmarine şi a fost necesar să se găsească noi căi pentru micşorarea eficacității acestora. Principalul accent s-a pus pe mărirea autonomiei (pînă la 32 000 Mm la suprafață şi 350 Mm în imersiune), pentru a putea acționa în raioane cît mai îndepărtate de baze.

Față de pericolul însemnat pe care-1 prezenta aviația pentru submarinele care navigau la suprafață, un mare efort s-a depus pentru creşterea autonomiei în imersiune şi mărirea vitezei submarinelor în imersiune. În acest scop s-a experimentat un nou mijloc de propulsie, turbina Walther cu oxigen lichid, care asigura o viteză de 25 Nd în imersiune. S-a creat, de asemenea, un dispozitiv special care permitea navigația în imersiune cu motoarele Diesel. Mărirea autonomiei în imersiune prin acest sistem se făcea în dauna vitezei care nu putea depăşi 8 Nd. (Dispozitivul este cunoscut sub denumirea germană de „Schnörkel“.)

Creşterea rolului submarinelor în al doilea război mondial este evidențiată de participarea masivă a submarinelor mai ales în acțiunile pe căile de comunicații inamice, de rezultatele importante obținute în urma atacurilor, precum şi de amploarea deosebită pe care a luat-o construcția de submarine în cursul războiului.

Astfel, de exemplu, Germania a început războiul cu numai 45 de submarine, însă a construit în timpul războiului un număr de peste 1 200 submarine, din care a pierdut în total 817 unități.

Aviația maritimă s-a dezvoltat în timpul războiului mai mult decît oricare altă categorie de forțe, datorită creşterii deosebite a rolului aviației pe teatrul maritim de acțiuni militare. Luptele şi operațiile navale din timpul primului război mondial s-au transformat în lupte şi operații aero-navale în perioada ultimei conflagrații mondiale. Fără a mai vorbi de operațiile maritime, se poate afirma cu certitudine că aproape nu a existat o luptă maritimă de

amploare mai mare sau mai mică, în care să nu participe activ şi aviaţia bazată la uscat sau aviaţia de pe portavioane. În aceeaşi măsură a crescut rolul aviaţiei şi pe teatrul terestru de acţiuni militare.

S-au perfecţionat extrem de rapid caracteristicile tehnico-tactice ale avioanelor. A crescut puterea motorului avionului cu 100°/₀, viteza cu 25 – 50%, raza de acţiune cu 150%, iar încărcătura de bombe cu peste 150%. Se introduce principiul reacţiei în propulsia avioanelor.

Concluzionînd asupra dezvoltării forţelor navale, putem spune că în cursul celui de-al doilea război mondial unele din acestea au căpătat o importanţă mai mare, altele şi-au pierdut din însemnătate, iar altele şi-au schimbat destinaţia principală. Acelaşi lucru se poate spune şi despre mijloacele de luptă folosite în războiul pe mare.

Pentru prima dată în istoria războaielor, acest război a fost – ca să folosim o noţiune geometrică – „tridimensional". El s-a desfăşurat la suprafaţă, pe uscat şi pe întinderile apelor, în înălţime, în spaţiul aerian al globului pămîntesc, precum şi în profunzime, în adîncul apelor oceanelor şi mărilor. La suprafaţa apelor, artileria şi torpilele navelor mari de suprafaţă şi-au pierdut din importanţă. În spaţiul aerian, în combaterea ţintelor navale, şi-au spus cuvîntul cu maximă eficacitate bomba, torpila şi radiolocaţia. Cît priveşte adîncurile apelor, aici mijloacele de luptă au cunoscut o dezvoltare şi o perfecţionare nemaiîntîlnite. Torpile cu aer comprimat şi electrice, dirijate prin giroscop sau autodirijate pe principiul acustic, cu explozie la contact sau prin influenţă, cu traiectorii rectilinii, circulare sau în spirală; mine ancorate, derivante sau de fund, cu aparat de aprindere la contact electric sau aprinderea fără contact pe principiul magnetic, acustic, hidrodinamic; grenade antisubmarine lansate la distanţe mari, cu adîncimi mari de acţiune – iată numai unele din realizările în domeniul armelor sub apă. Toate aceste mijloace au fost folosite în adîncimea apelor, atît de submarine împotriva navelor de

suprafață, cît şi de navele de suprafață împotriva submarinelor. Nu ne-am propus să vorbim de perfecționarea continuă a mijloacelor de observare radiotehnice – radiolocația şi hidrolocația – folosite în cele trei dimensiuni ale spațiului. Sau, mai departe, despre influența pe care perfecționarea acestor forțe şi mijloace de luptă a avut-o asupra dezvoltării artei militare maritime.

După această succintă prezentare a unui material extrem de vast referitor la istoria războaielor pe mare, istorie care a început acum douăzeci şi cinci de secole şi a atins apogeul în cel de-al doilea război mondial, ne va fi mai uşor să înțelegem problemele care fac obiectul lucrării de față. Căci acțiunile de diversiune submarină nu trebuie privite şi interpretate izolat, static, ci în ansamblul acțiunilor de luptă desfăşurate pe diferite teatre maritime sau oceanice şi în procesul evoluției forțelor şi al mijloacelor de luptă pe mare.

PARTEA ÎNTÎI

ÎNCEPUTURILE RĂZBOIULUI SUBMARIN „MINOR”

Cum au apărut forţele şi mijloacele submarine de asalt şi diversiune

Forțele şi mijloacele submarine de asalt şi diversiune pe care le vom numi adesea şi forțe „minore” au avut un rol destul de însemnat în cursul celui de-al doilea război mondial, în anumite situații şi pe anumite teatre maritime de acțiuni militare. Cu tot caracterul limitat al utilizării lor la nivel tactic, cu toate insuccesele înregistrate, aceste forțe „minore” au fost capabile, în unele condiții favorabile, să obțină rezultate importante şi să provoace inamicului mari pierderi. Pentru atingerea aceloraşi scopuri ar fi fost necesare însemnate forțe „majore” şi organizarea unor acțiuni maritime de mare amploare. Deşi nu au putut influența cu nimic deznodământul războiului şi nici desfăşurarea lui generală, forțele „minore” au pus totuşi uneori în situații critice inamicul împotriva căruia au fost utilizate, obligîndu-1 să ia măsuri deosebite pentru apărare şi pentru refacerea forțelor sale zdruncinate.

Unde, cînd şi cum au apărut primele forțe şi mijloace submarine de asalt şi de diversiune? Care au fost condițiile şi cauzele generale sau specifice care au determinat apariția şi utilizarea lor în diferite țări şi pe diferite, teatre? Care au fost scopurile urmărite prin folosirea acestor forțe şi mijloace?

La aceste întrebări ne propunem să răspundem în prima parte a lucrării.

Capitolul I

MEDITERANA – LOCUL PRIMELOR IDEI ŞI AL PRIMELOR ÎNCERCĂRI

• Necesitatea găsirii soluţiei într-o situaţie critică pentru Italia. • Două proiecte prind viaţă: torpila condusă de om şi şalupa de asalt explozivă • Refluxul şi avîntul forţelor şi mijloacelor de diversiune submarină • Flotila a 10-a M.A.S. se organizează şi se pregăteşte să treacă la acţiune

1

În octombrie 1935, Italia începe să-şi pună în practică tendințele expansioniste imperialiste în Africa de est, prin cotropirea Abisiniei. Lupta pentru înrobirea paşnicului popor abisinian nu a pus Italiei probleme prea grele şi complicate de ordin militar, datorită evidentei sale superiorități în forțe armate şi în tehnică de luptă. Dar, în jungla capitalistă, lucrurile nu se petrec atît de simplu. Aici, cel mai puternic stăpîneşte şi conduce pe cel mai slab sau îl striveşte.

La orizonturile Europei anilor 1935 – 1936 începeau să se contureze norii amenințători ai unui nou război mondial. Italia ştia că în acest război va fi inferioară față de Anglia din toate punctele de vedere. Pe de altă parte, Italia nu putea realiza înainte de război, cu prețul oricăror eforturi, superioritatea în forțe maritime şi aeriene militare față de Anglia, nici chiar în bazinul Mediteranei. În calea ei stăteau normele stabilite la Conferința de la Washington, precum şi potențialul economic scăzut în urma numeroaselor crize şi a concurenței pe piața mondială

capitalistă. În aceste condiții, într-un război maritim deschis, desfăşurat cu forțele „majore” după sistemul clasic, Italia ar fi fost destul de repede înfrîntă de Anglia. Ce era atunci de făcut? Cum putea Italia să lichideze inferioritatea în nave mari de luptă din bazinul Mediteranei şi astfel să-şi asigure dominația imperialistă în această parte a lumii?

Este greu de stabilit în amănunt procesul care a avut loc pentru găsirea unei idei „salvatoare”, însă soluția a fost totuşi găsită. Soluția consta, în esență, din crearea şi pregătirea în cel mai mare secret a unor noi forțe şi mijloace de distrugere care, folosite în ascuns, prin surprindere, să provoace inamicului astfel de pierderi, încît chiar de la începutul războiului să se poată schimba raportul de forțe din Mediterană în favoarea Italiei. Mediul cel mai propice pentru acțiunea acestor forțe de un gen deosebit nu putea fi desigur decît mediul submarin, căci numai adîncurile apei pot ascunde prezența şi acțiunea unor forțe speciale, atît față de vederea omului, cît şi față de diferite mijloace tehnice de detecție.

Noile forțe şi mijloace de luptă preconizate şi care au început să fie considerate ca o „nouă armă“ aveau ca principale caracteristici pozitive posibilitatea acțiunii prin surprindere, precum şi posibilitatea păstrării secretului folosirii şi existenței lor. Pentru ca „noua armă“ să aibă însă eficacitatea scontată, se impunea cu necesitate folosirea ei în masă, simultan pe mai multe direcții, ştiut fiind faptul că după descoperirea de către inamic a acestei arme, utilizarea ei va fi îngreunată, iar efectul va scădea treptat.

Astfel, sub cerul senin al Mediteranei, prindea viață în capetele unor ofițeri italieni ideea creării unor noi forțe şi mijloace de luptă care aveau să provoace peste cîțiva ani însemnate distrugeri materiale şi moartea a mii de ființe omeneşti.

În acest scop era însă necesară o incursiune

retrospectivă în cîteva acțiuni similare, experimentate în primul război mondial.

2

După cum se ştie, ultimul an al primului război mondial este caracterizat prin ofensiva generală a puterilor Antantei, atît pe frontul de est, cît şi pe frontul de vest pentru terminarea victorioasă a războiului împotriva puterilor centrale (Germania şi Austro-Ungaria). În această perioadă, o interesantă colaborare între un medic militar şi un ofițer de marină din flota italiană a dat naştere unei experiențe originale în Marea Adriatică. Locotenentul medic Rafael Paolucci şi căpitanul de rangul 3 Rafael Rossetti, împrieteniți prin nu se ştie ce împrejurare, studiau în anul 1918 posibilitatea pătrunderii în ascuns în porturile inamice de pe litoralul de est al Mării Adriatice. Ne amintim că în această perioadă situația politico-militară a Austro-Ungariei era extrem de şubredă. Mişcarea națională de eliberare a maselor de cehi, sîrbi, unguri, români din imperiul habsburgic creştea amenințător. Ostaşii se răsculau în masă şi plecau de pe front. La 29 octombrie 1918 are loc o mare răscoală în flota austro-ungară din Marea Adriatică. La 30 octombrie, Turcia înfrîntă cere pace. Forța militară care menținea monarhia austro-ungară era în ultima fază de destrămare.

Privită prin prisma acestor evenimente, experiența medicului şi a marinarului ne apare ca o acțiune de divertisment, cu caracter sportiv sau de aventură subacvatică. La 31 octombrie 1918, cei doi ofițeri sînt transportați cu un distrugător pînă în apropierea portului Pola. La distanța care îi oferea siguranța, distrugătorul stopează şi de la bordul navei este coborîtă la apă o torpilă de o construcție specială. Sistemul de propulsie al torpilei era cel obişnuit (maşină alternativă cu aer comprimat), însă conducerea torpilei se realiza din exterior, printr-o

instalație de manevră manuală a cîrmelor orizontale şi verticale. La capul torpilei se găseau două încărcături cu cîte 170 kg trotil. Torpila se putea deplasa cu o viteză de 3 – 4 Nd şi avea o autonomie de 8 – 10 Mm.

Paolucci şi Rossetti se agață de torpilă, o pun în mişcare şi se îndreaptă spre intrarea în portul Pola. Ocrotiți de întunericul nopții, ei reuşesc să pătrundă neobservați în port unde staționa liniştită şi nepăsătoare nava de linie „Viribus Unitis“, cu un deplasament de 22 000 tone. Cei doi ofițeri conduc torpila spre navă. Fixează de corpul ei, cu ajutorul unor magneți, cele două încărcături de exploziv şi armează mecanismul de aprindere, după care la fel de neobservați, se îndepărtează şi părăsesc portul.

În zorii zilei de 1 noiembrie 1918, o puternică explozie pune capăt existenței navei de linie „Viribus Unitis”, care se scufundă în port.

Şaptesprezece ani mai tîrziu, alți doi ofițeri de marină din flota italiană îşi amintesc de această întîmplare. Locotenenții ingineri Teseo Tesei şi Elios Toschi, dintr-o flotilă de submarine, au studiat timp îndelungat problema creării unei torpile speciale, folosind ultimele progrese tehnice în acest domeniu. Torpila urma să fie condusă în imersiune de către doi oameni, trebuia să ajungă la țintă şi să se provoace explozia, asigurîndu-se în acelaşi timp salvarea conducătorilor torpilei.

Era o problemă care, deşi a mai fost studiată şi experimentată, prezenta greutăți însemnate în rezolvarea ei, pentru a se obține rezultatele şi succesele scontate. Trebuiau învinse numeroase piedici de ordin tehnic, fiziologic şi...chiar birocratic. Ppînă la urmă însă, datorită eforturilor perseverente ale celor doi ofițeri, soluția a fost totuşi găsită. Rezultatul final al cercetărilor şi al experiențelor efectuate se concretiza printr-o combinație dintre o torpilă şi un submarin. Noua armă se prezenta ca aspect exterior, întocmai ca o torpilă obişnuită, însă

principiul ei de funcționare era acela al unui submarin miniatural. Torpila avea un motor electric şi un dispozitiv de conducere prin cîrme verticale şi orizontale, asemănător cu cel de la avion. Spre deosebire de submarine, echipajul nu se găsea închis în interiorul acestui curios submarin în miniatură, deoarece spațiul extrem de redus nu permitea acest lucru. Cei doi oameni ai echipajului conduceau „submarinul-torpilă“ din exterior, călare pe torpilă, avînd în față un simplu parbriz de celuloid, iar pentru orientare foloseau un compas magnetic şi un barometru. Conducătorii torpilei erau dotați cu costume speciale de scafandri autonomi şi cu aparate de respirat cu oxigen, de mare capacitate. Ei aveau astfel posibilitatea să conducă torpila la imersiunea de 30 metri, să părăsească torpila, să se deplaseze pe fund şi să înlăture eventualele obstacole care erau întîlnite în drumul spre țintă. Întregul ansamblu torpilă-om, navigînd în imersiune, era invizibil de la suprafața apei şi – datorită dimensiunilor reduse – nu putea fi detectat cu mijloacele de hidrolocație existente la acea dată. Ca procedeu de acțiune, echipajul urma să conducă torpila în imersiune în portul inamic, deschizîndu-şi drum prin plasele submarine şi obstacolele întîlnite, să ajungă la o navă mare şi să fixeze pe opera vie a navei încărcătura de exploziv prevăzută cu un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie. Conducătorii torpilei părăseau apoi portul, iar nava inamică minată urma să se scufunde prin explozia produsă la ora fixată.

Proiectul şi planurile noii arme au fost primite inițial cu rezerve şi neîncredere de forurile de conducere ale marinei italiene. Pînă în cele din urmă, datorită necesităților dictate de considerente politice, şeful marelui stat major maritim – amiralul Cavagniari – a aprobat construirea a două modele experimentale de torpile conduse de oameni. Acestea au fost realizate în mai puțin de două luni, sub directa conducere a celor doi ofițeri, în fabrica de armament antisubmarin „San Bartolomeo“ din

Spezia, iar primele probe au dat rezultate satisfăcătoare.

În una din zilele de la sfîrşitul anului 1935, un cordon puternic de carabinieri înconjura docurile arsenalului din Spezia, împiedicind trecerea oricărei persoane civile sau militare. În incinta docurilor, în prezența unor înalte persoane din conducerea marinei italiene, avea loc experimentarea oficială a noii arme, a submarinului-torpilă (a torpilei condusă de om). Ascunzîndu-şi emoția sub costumele lor de scafandri autonomi, Teseo Tesei şi Elios Toschi încalecă torpila, rodul străduințelor lor îndelungate, şi pornesc motorul electric. O înclinare a manşei de conducere şi torpila girează lin prin fața comisiei, apoi o împingere înainte a manşei şi torpila împreună cu cei doi ofițeri începe să se scufunde, dispărînd de la suprafața apei. Revenind din nou la suprafață şi scufundîndu-se încă de cîteva ori, torpila cu cei doi călăreți ai ei face ocolul bazinului. Experiența a reuşit şi desigur că dintre toți cei prezenți cei mai mulțumiți au fost ofițerii Tesei şi Toschi.

Reuşita acestei experiențe oficiale a risipit neîncrederea care mai dăinuia încă în posibilitățile şi în eficacitatea noii arme şi a provocat însemnate divergențe între organele de conducere din flota italiană. Unii amirali din conducerea flotei, entuziasmați la maximum de torpila condusă de om, susțineau renunțarea completă la forțele şi mijloacele clasice de luptă navale şi desfăşurarea în viitor a tuturor acțiunilor maritime numai cu noua armă. Alții, „scepticii“, dimpotrivă, negau total posibilitățile torpilei-om afirmînd că şi în viitor, ca şi în trecut, numai artileria navală va putea rezolva problema supremației pe mare.

Ca rezultat al celor două tendințe extremiste contrarii a fost adoptată o soluție de compromis. Fără să se renunțe la construirea şi la perfecționarea în continuare a forțelor navale clasice, s-a dat aprobarea oficială pentru construirea primei serii de torpile conduse de oameni. Noua armă a prins, în sfîrşit, viață.

La începutul anului 1936, sînt selecționați cu multă

grijă cîțiva ofițeri, dintre cei mai capabili şi mai rezistenți, care au început pregătirea pentru conducerea noilor submarine-torpile. Micul detaşament de ofițeri, al cărui comandant a fost numit cpt. rg. 2 Catalano Gontaga, a constituit nucleul viitoarei Flotile a 10-a M.A.S., care avea ca sarcină studiul problemelor de construcție şi de utilizare în luptă a mijloacelor de asalt ale flotei italiene, flotilă care urma să organizeze numeroase şi importante acțiuni de asalt şi de diversiune în cursul celui de-al doilea război mondial.

De remarcat că la comanda acestui prim detaşament de conducători de torpile a fost numit un ofițer oarecare din flota italiană şi nu unul din constructorii noii arme. Explicația trebuie căutată în birocratismul organelor de conducere şi în conținutul rigid al regulamentelor marinei italiene, care prevedeau că orice unitate de luptă a flotei trebuie să fie comandată de un ofițer combatant. Întrucît torpila condusă de om era considerată ca o unitate de luptă, iar ofițerii ingineri Tesei şi Toschi erau necombatanți, aceştia au continuat să-şi execute serviciul pe submarinele unde erau ambarcați, în timp ce comanda grupului de conducători de torpile era încredințată unui ofițer combatant. Cei doi ofițeri constructori nu au fost nici măcar incluşi în compunerea detaşamentului.

Pe coasta de vest a Italiei, mărginind Marea Ligurică, la 15 Mm nord de Livorno, se găseşte gura rîului Serchio. Este o regiune pitorească de litoral, liniştită şi izolată, departe de comunicațiile principale şi localitățile mai importante. Aici şi-a stabilit tabăra de instrucție micul detaşament de conducători de torpile, instalîndu-se inițial în corturi, apoi în case țărăneşti.

O dată cu apariția noii arme se pregăteau şi se dezvoltau şi cadrele ei de conducere.

*

* *

Tesei şi Toschi nu au fost singurii pe care i-a preocupat ideea creării unei arme noi de mici proporţii, cu ajutorul căreia să se obţină rezultate importante. Cam în aceeaşi perioadă în care cei doi ofiţeri ingineri de marină îşi construiau calul lor submarin, un alt ofiţer din armata italiană – de data aceasta un general de aviaţie –, pornind de la aceleaşi scopuri militare, a încercat să ajungă la aceleaşi rezultate, urmînd însă o altă cale. Tesei şi Toschi erau ingineri submarinişti şi era firesc să caute rezolvarea problemei prin crearea unei arme submarine. Generalul de aviaţie Amedeo d'Aosta propunea în schimb folosirea hidroavioanelor care să transporte spre bazele inamice mici şalupe rapide, încărcate cu exploziv. Cu sprijinul loviturilor de aviaţie care aveau ca scop să distragă atenţia inamicului, şalupele explozive urmau să pătrundă în port şi să fie îndreptate asupra navelor mari de luptă sau asupra transportoarelor inamice, în scopul scufundării lor prin explozia şalupei.

De data aceasta lucrurile au mers mai uşor ca în cazul Tesei – Toschi. La intervenţia amiralului Aimone d'Aosta, fratele generalului Amedeo, marina italiană aprobă construirea a două prototipuri de şalupe rapide explozive. Acestea erau foarte uşoare, avînd osatura din lemn şi bordajul din tendă rezistentă. Şalupele aveau motorul în exterior şi o puternică încărcătură de exploziv la prova. Conducătorul şalupei, după ce asigura precizia dirijării şalupei spre ţintă, bloca sistemul de guvernare şi se salva aruncîndu-se în apă la cîţiva zeci de metri de ţintă.

În felul acesta apare prima şalupă de asalt explozivă care, după numeroase modificări şi perfecţionări, va fi folosită de flota italiană în cel de al doilea război mondial.

3

Perioadei primului entuziasm provocat de crearea noilor arme i-a urmat o perioadă lungă de stagnare şi de indiferență.

Anul 1936 a adus cu el terminarea războiului din Africa, prin înfrîngerea Etiopiei. Victoria obținută cu destulă uşurință a adormit vechile temeri ale Italiei. Fără să vadă că intențiile agresive, ale Angliei sporeau în loc să slăbească, Italia considera că situația internațională s-a ameliorat şi s-a redus pericolul conflictului european. În consecință, problema construirii de noi forțe şi mijloace de luptă a fost pusă la dosar, iar dosarul la arhivă. Detaşamentul special de conducători de torpile a fost dizolvat şi ofițerii au fost repartizați la alte unități. Noul material care fusese deja construit a fost bine camuflat în depozite încuiate şi sigilate cu grijă. Toate cercetările în acest domeniu au fost întrerupte. Forțele şi mijloacele de diversiune intrau într-o perioadă de hibernare.

Au trecut doi ani. Aburii beției victoriei din Africa au început să se risipească, permițînd cercurilor conducătoare ale Italiei să vadă mai clar şi să aprecieze mai lucid situația internațională.

În acea perioadă exista în flota italiană aşa-numita „Flotilă 1 M.A.S[9]“ care avea ca misiune principală căutarea şi distrugerea submarinelor inamice în cadrul apărării antisubmarine. În 1938, comandantul flotilei, cpt. rg. 2 Paolo Aloisi primeşte materialul, noilor arme care stătuseră închise timp de doi ani în depozite, o dată cu misiunea de a trece în activitate şi a reorganiza mijloacele speciale de luptă. Mijloacele de asalt create cu doi ani în urmă au fost incluse în organica Flotilei 1 M.A.S. şi, în urma studiilor, a cercetărilor şi a experiențelor efectuate, au fost

[9] M.A.S. – inițialele de la „Motoscafi anti sommergibili” – vedete antisubmarine (în realitate vedete torpiloare, cu misiuni de vînătoare de submarine)

îmbunătățite atît torpilele conduse de oameni, cît şi şalupele de asalt explozive.

A mai trecut un an şi situația internațională se înrăutățea simțitor. Conflictul european se contura tot mai evident. În aceste condiții, Marele Stat Major al marinei italiene ordonă o serie de măsuri importante şi urgente pentru a cîştiga cei doi ani pierduți în inactivitate.

Comandantul Flotilei 1 M.A.S. Primeşte ordinul să execute noi probe şi experiențe pentru perfecționarea cît mai rapidă a mijloacelor speciale de luptă şi să pregătească un grup de oameni pentru conducerea acestora. S-a mai ordonat construirea a 12 şalupe de asalt explozive şi crearea unui birou special pentru studiul noilor mijloace de luptă. În paralel cu pregătirea de noi cadre, vechiul personal care avea deja o oarecare pregătire şi experiență îşi continua periodic antrenamentele, păstrîndu-şi însă funcțiile de bază de la nave.

Noul armament renăştea ca pasărea Phoenix, din praful care se depusese pe el timp de doi ani.

Declanşarea de către Germania fascistă a celui de al doilea război mondial în Europa dă un nou impuls pentru dezvoltarea şi aducerea în stare de eficiență a mijloacelor de asalt. În golful Spezia s-au accelerat experiențele, pregătirile şi antrenamentele. S-au executat numeroase aplicații în cadrul cărora cîte trei torpile speciale erau ambarcate la bordul unui submarin care le transporta pînă aproape de țintă. Aici conducătorii de torpile, echipați în costume speciale de scafandri autonomi, ieşeau din submarin, detaşau torpilele pe care le încălecau şi le îndreptau în imersiune spre țintă. În paralel, continuau experiențele şi antrenamentele cu şalupele de asalt explozive.

Noile mijloace de luptă maritime se treziseră din somnul lor letargic şi făceau primele mişcări de dezmorțire. Pentru a putea fi folosite însă cu eficacitate în lupta pe mare mai erau încă multe de făcut.

La începutul anului 1941, la comanda Flotilei 1 M.A.S. este numit cpt. rg. 2 Vittorio Moccagatta. Acesta primeşte sarcina să scoată mijloacele de asalt din organica Flotilei 1 M.A.S., unde se găseau din anul 1938, şi să constituie o unitate specială, independentă. Noua unitate este constituită la 15 martie 1941 şi pentru păstrarea secretului organizării, compunerii şi misiunilor sale, primeşte denumirea convenţională de „Flotila a 10-a M.A.S.“, prezentîndu-se aparent ca o nouă unitate antisubmarină.

Organizarea Flotilei a 10-a M.A.S. includea un stat major cu secţie operaţii, secţie studii-cercetări, secretariat şi două detaşamente de luptă: detaşamentul mijloacelor submarine de asalt şi detaşamentul mijloacelor de suprafaţă de asalt.

Primul detaşament sub comanda lui J. Valerio Borghese cuprindea şcoala de scafandri de luptă de la Livorno, şcoala de conducători de torpile de la Bocca di Serchio, submarinele de transport a torpilelor conduse de oameni şi grupele de diversiune.

Cel de-al doilea detaşament, comandat de cpt. rg. 3 Giorgio Giobbe avea în compunerea sa şcoala pentru conducătorii vedetelor de asalt de la Spezia, vedete de asalt explozive de diferite tipuri şi alte mijloace de asalt de suprafaţă.

Treptat, în Flotila a 10-a M.A.S. au fost atraşi specialişti militari şi tehnici, medici, oameni de ştiinţă, inventatori, ingineri, care fie că făceau efectiv parte din flotilă, fie numai colaborau cu aceasta atunci cînd era necesar. În cadrul flotilei a luat fiinţă „Centrul submarin”. Acesta se ocupa cu studiul efectelor fiziologice datorită activităţii mai îndelungate a omului sub apă.

A fost lărgit sistemul de recrutare şi de completare cu efective al flotilei. S-au emis circulare prin care se solicitau „voluntari pentru misiuni speciale”. Cei recrutaţi erau verificaţi şi selecţionaţi minuţios, după care treceau pe la „centrul biologic special", unde medici specialişti le

verificau însuşirile fiziologice.

Flotila a 10-a M.A.S. lua o amploare tot mai mare, atît prin creşterea volumului personalului, cît şi prin desfăşurarea unor acțiuni din ce în ce mai numeroase şi mai variate. Secretul militar, atît de necesar mai ales pentru astfel de acțiuni, era foarte greu de păstrat în aceste condiții. Din acest motiv, flotila a fost împărțită în mai multe subunități izolate, constituite pe specialități. O astfel de subunitate nu ştia nimic despre existența celorlalte subunități. Activitatea tuturor acestor subunități era însă condusă şi coordonată de comandantul flotilei, care dispunea de fonduri însemnate şi primea ordine direct de la Marele Stat Major al flotei, bucurîndu-se în felul acesta de o mare independență în acțiuni. Subordonarea directă față de Marele Stat Major maritim realiza o mai sigură păstrare a secretului militar, stimula inițiativa conducerii flotilei şi reducea timpul necesar pentru realizarea practică a unor propuneri.

În cadrul subunităților Flotilei a 10-a M.A.S. se acorda o mare importanță pregătirii de luptă şi antrenamentelor personalului.

Conducătorii de torpile, după terminarea şcolii de la Bocca di Serchio, executau de două ori pe săptămînă aplicații de noapte la Spezia. Conținutul activităților din cadrul acestor aplicații îl constituia traversarea golfului în imersiune, înlăturarea obstacolelor submarine, deplasarea în secret în interiorul golfului, apropierea de țintă, intrarea sub navă, fixarea conului torpilei de chila navei şi îndepărtarea de navă. Pentru executarea aplicațiilor în condiții cît mai apropiate de realitatea acțiunilor viitoare, a fost amenajat un poligon special cu ajutorul crucişătorului vechi „San Marco”, în jurul căruia au fost create numeroase obstacole submarine. În afară de aceasta, pentru antrenamente erau folosite şi alte nave care ancorau uneori în portul Spezia. Iată numai unul din exemple. În Spezia ancorase nava de linie „Giulio Cesare”.

Personalul de comandă al navei a fost prevenit că în cursul nopții, la o anumită oră, de chila navei de linie va fi fixat conul de exercițiu al unei torpile. Cu toată vigilența şi atenția mărită a personalului de serviciu al navei nu s-a putut observa absolut nimic pînă în momentul cînd conducătorii de torpile au ieşit la suprafață strigînd: „S-a terminat!”. Misiunea de minare de exercițiu a navei de linie a fost îndeplinită cu succes şi în cel mai deplin secret.

Antrenamentele practice erau urmate de perioade de odihnă şi de refacere a forțelor, perioade în care conducătorii de torpile duceau o viață liniştită, dar austeră şi erau supuşi unei acțiuni sistematice, abile, de prelucrare ideologică. Aparent aceşti oameni erau menținuți într-o totală izolare față de evenimentele politice şi militare care frămîntau la acea dată lumea. Nu primeau şi nu citeau nici un fel de ziare. Nu se discuta niciodată nimic despre succesele sau insuccesele de pe fronturile de luptă şi nici despre perspectivele terminării rapide a războiului. Sub masca acestui apolitism absolut, conducătorii de torpile erau transformați în mod sistematic, treptat, încet, dar sigur, în oameni-roboți care nu au dreptul să gîndească, să-şi pună diverse probleme, ci numai să execute orbeşte ordinele pe care le vor primi, chiar dacă şi-ar pierde viața în cursul acestor acțiuni.

Paralel cu pregătirea şi exercițiile conducătorilor de torpile se desfăşurau antrenamentele detaşamentului mijloacelor de asalt de suprafață. Programul de pregătire foarte sever, uneori chiar epuizant, prevedea marşuri lungi de-a lungul coastei, executarea de debarcări în secret în diferite puncte de pe litoral, urmărindu-se tot timpul ca în cursul acestor debarcări, mijloacele de observare şi de apărare de litoral să nu fie alarmate. Antrenamentele se desfăşurau în condiții atît de apropiate de realitate, încît mai mulți oameni şi-au pierdut viața înainte de a înfrunta inamicul în luptă.

Flotila a 10-a M.A.S. se apropia repede de perioada

finală a fazei de pregătire şi era gata să treacă la acțiune directă împotriva inamicului din Marea Mediterană. Forțele şi mijloacele maritime de asalt deja pregătite şi care urmau să fie folosite în cursul războiului erau destul de numeroase şi de variate.

Existau grupuri de scafandri de luptă care aveau ca misiune principală fixarea încărcăturilor de exploziv de opera vie a navelor inamice. S-au creat în acest, scop încărcături de exploziv cu sisteme speciale de fixare, de diferite tipuri (Migniatta Cimice, Bauletti etc.). O altă categorie de scafandri de luptă erau pregătiți pentru conducerea torpilelor spre țintă şi pentru fixarea conurilor cu exploziv ale torpilei sub chila navei inamice.

Torpila condusă de om sau „torpila-om“ era un alt mijloc important de diversiune din arsenalul de luptă al Flotilei a 10-a M.A.S. A fost folosită mai ales torpila de tipul S.L.C, denumită şi „Maiale”. Pentru acțiunile de asalt la suprafața apei se foloseau vedete rapide explozive de tipul M.T.M. Şi M.T.R. În sfîrşit, un alt element de luptă îl constituia submarinul pitic de tipul „S.A." şi „S.B.". Toate aceste forțe şi mijloace vor fi descrise mai tîrziu, o dată cu prezentarea modului lor de acțiune.

Varietatea noilor arme de luptă pe mare rezultă făcînd numai o simplă paralelă între vedeta de asalt explozivă şi torpila condusă de om.

Vedeta de asalt explozivă constituia un mijloc de atac deschis şi direct asupra unui inamic vizibil. Acțiunea impetuoasă de scurtă durată, de ordinul secundelor, executată de vedetă se poate compara cu asaltul la baionetă şi grenadă al infanteristului sub focul puternic al inamicului.

Torpila condusă de om, dimpotrivă, era un mijloc de luptă ascuns, insidios. În conducerea torpilei spre țintă nu era necesară impetuozitate ci calm, multă stâpînire de sine într-o acțiune de mai multe ore în care deplasarea se executa pe sub apă, în întuneric şi în frig, în care se pipăia

orbeşte cu mîinile corpul navei inamice pentru fixarea conului cu exploziv, după care urma încercarea de salvare de la moarte. Acțiunea conducătorilor de torpilă era analogă cu a pionierilor de la uscat care înconjurați de primejdie la tot pasul execută deminarea unui teren.

Erau arme de construcție cu totul diferită, impunînd oameni cu temperamente diferite şi metode de pregătire diferite.

Forțele şi mijloacele de luptă „minore" cu care Flotila a 10-a M.A.S. şi-a început acțiunile în Mediterană au suferit numeroase transformări şi perfecționări în timpul războiului, paralel cu cunoaşterea lor de către inamic şi luarea contramăsurilor de apărare. Au mai fost de asemenea studiate şi construite sub formă de prototipuri şi alte mijloace care însă nu au putut fi folosite efectiv.

Caracteristica principală a mijloacelor de luptă „minore" era raza lor mică de acțiune, fapt care necesita transportarea lor cu alte mijloace în raionul de acțiune. În acest scop au fost amenajate submarine speciale pentru transportul torpilelor-om, distrugătoarele au fost folosite pentru transportul vedetelor de asalt, iar vedetele torpiloare şi submarinele pentru scafandrii de luptă.

În cursul celui de al doilea război mondial, Flotila a 10-a M.A.S. a executat în bazinul Mediteranei numeroase acțiuni, dintre care multe încununate de succes. S-au executat atacuri asupra navelor şi transportoarelor engleze în Gibraltar, golful Suda, Alexandria şi Malta. De remarcat este succesul deosebit obținut de torpilele-om la Alexandria, unde şase scafandri de luptă au reuşit să scoată din luptă ultimele două nave de linie engleze din bazinul de est al Mediteranei. Bilanțul total al acțiunilor de luptă ale Flotilei a 10-a M.A.S. însumează scufundarea sau avarierea a 31 de nave de luptă şi de transport, cu un tonaj total de 365 000 de tone.

Trebuie să se aibă însă în vedere faptul că majoritatea succeselor au fost obținute datorită unor condiții şi situații

favorabile. Noile arme, ingenioase desigur atît prin construcție cît şi prin modul de acțiune, nu erau cunoscute de inamic care nu lua la început nici o măsură de apărare împotriva lor. În afară de aceasta, în majoritatea acțiunilor a fost folosit teritoriul unor state aşa-zise „neutre" (Spania, Turcia). Este evident deci că nu trebuie supraestimat nici rolul şi nici eficacitatea acestor noi arme care nu ar fi putut echilibra raportul de forțe, chiar dacă ar fi fost folosite în masă încă de la începutul războiului.

Capitolul II

APAR OAMENI CARE DESCHID SUB APĂ DRUMUL PENTRU OFENSIVA PE APĂ ASUPRA USCATULUI

• Primii paşi sub apă ai scafandrilor genişti • Pentagonul ia măsuri speciale în vederea ofensivei din Pacific şi Atlantic • Pregătirea scafandrilor genişti la Fort Pierce • Dezastrul de la Tarawa • Noua concepţie tactică de folosire în luptă a scafandrilor genişti

1

Războiul din Africa de nord dura de aproape doi ani şi în vara anului 1942 situația devenise destul de critică pentru englezi. La 20 iunie 1942, trupele italo-germane au încercuit Tobrukul luînd prizonieri peste 30 000 de oameni. Urmărind inamicul în retragerea lui rapidă, unitățile fasciste au intrat pe teritoriul Egiptului, au ocupat oraşul Marsa-Matruh (28 iunie), iar la începutul lunii iulie au atins aliniamentul de apărare englez de la sud de El-Alamein.

În aceste condiții S.U.A. încep pregătirea forțelor amfibii în vederea „Operației Torch”[10] pentru debarcarea în Africa de nord. Planul general prevedea debarcarea şi ofensiva trupelor anglo-americane în Africa franceză, în toamnă, concomitent cu ofensiva engleză din Egipt, pentru a prinde trupele italo-germane între două fronturi şi a le

[10] Operaţia „TORŢA".

nimici, terminînd astfel războiul din Africa de nord.

Debarcarea urma să se execute în Africa franceză de vest în raioanele porturilor Oran, Alger şi Cassablanca. Unul din obiectivele considerate ca importante pentru reuşita debarcării îl constituia aerodromul de lîngă Port Lyautey de pe coasta de vest a Marocului francez.

Cucerirea acestui aerodrom era planificată să se execute cu ajutorul unui desant maritim care trebuia să pătrundă în acest scop cu mijloacele de debarcare pe rîul Oued Sebou pînă aproape de aerodrom. Cum însă intrarea pe rîu era închisă cu plase şi estacade, erau necesari scafandri speciali care să înlăture aceste obstacole, deschizînd drum liber mijloacelor de debarcare cu desantul ambarcat pe ele.

Pentru rezolvarea acestei misiuni, în septembrie 1942 a fost pregătit şi instruit în grabă un detaşament format din 17 scafandri. Zece din aceştia participaseră şi la ranfluarea navelor americane scufundate de japonezi la Pearl Harbour.

Debarcarea anglo-americană din nord-vestul Africii s-a executat la 8 noiembrie 1942 şi cei 17 marinari ai detaşamentului şi-au rezolvat cu succes sarcina de înlăturare a obstacolelor de la gura rîului Oued Sebou. Aceştia sînt primii scafandri genişti din flota S.U.A.

Aportul acestui mic detaşament de scafandri genişti la reuşita debarcării nu are însă o însemnătate deosebită dacă ne gîndim că pe timpul debarcării trupele franceze nu au opus aproape nici o rezistență şi au acționat numai prin mici încăierări şi ciocniri izolate. De altfel, după numai trei zile (la 11 noiembrie), trupele franceze au primit dispoziții din partea Guvernului de la Vichy să înceteze orice rezistență. Am citat acțiunea de la Oued Sebou numai pentru că ea marchează începutul activității scafandrilor genişti în cel de al doilea război mondial.

Însă în fața comandamentului militar al S.U.A. se ridicau planurile operațiilor ofensive de mare amploare din

Pacific şi Atlantic. În acest scop scafandrii genişti, au fost chemați din Africa de nord în S.U.A. pentru a participa ca instructori la pregătirea altor unități de scafandri.

Încă din luna ianuarie a anului 1943, în tabăra de la Fort-Pierce, statul Florida, unități de geniu au început să experimenteze tehnică nouă şi metode noi pentru distrugerea barajelor antidesant. Experiențele au arătat că, pentru rezolvarea cu succes a acestor misiuni, sînt necesare subunități speciale de scafandri genişti, avînd în compunerea lor oameni cu însuşiri deosebite curajoşi, bine instruiți.

Răspunzînd acestei cerințe, amiralul King – şeful statului major al F.M.M. Ale S.U.A. – semnează la 6 mai 1943 ordinul de formare şi de organizare a unor subunități speciale destinate înlăturării şi distrugerii barajelor genistice submarine. Ordinul prevedea ca inițial să se pregătească repede un număr redus de oameni pentru a se face față nevoilor imediate, urmînd ca ulterior să se constituie subunități speciale, bine instruite, pentru completarea marilor unități amfibii[11] ale armatei S.U.A.

Pe baza ordinului amiralului King, paralel cu activitatea desfăşurată în continuare la Fort-Pierce, începe pregătirea de noi scafandri genişti în centrul de instrucție de la Camp-Parry, statul Virginia. În iulie 1943 termină aici cursul de inițiere prima grupă de scafandri genişti, compusă inițial din 13 oameni. Acestora li se mai adaugă încă 8 marinari şi ofițeri, constituindu-se un detaşament de 21 de oameni, care este trimis să acționeze în sprijinul debarcării trupelor anglo-americane din Sicilia (iulie 1943). Detaşamentul de scafandri genişti sosit de la Camp-Parry avea misiunea să înlăture barajele antidesant de sub apă, creînd pase de acces spre plajă pentru mijloacele de

[11] În organizarea Forţelor armate ale S.U.A. marile unităţi amfibii erau destinate pentru executarea operaţiilor de desant maritim.

debarcare. Acțiunea detaşamentului în sprijinul debarcării a fost defectuoasă, ineficace, dovedind o insuficientă pregătire şi lipsă de experiență.

„Mai mult ne încurcați cu pasele voastre", i-a spus comandantul unui punct de debarcare comandantului detaşamentului de scafandri genişti. Într-adevăr, majoritatea navelor de desant au ajuns cu bine la plajă şi fără ajutorul scafandrilor genişti.

Dacă nu şi-au putut îndeplini misiunea principală, scafandrii genişti trebuia să-şi justifice cel puțin existența în cadrul operației de debarcare.

Ei au participat la scoaterea de pe uscat a pontoanelor de desant eşuate şi la balizarea paselor de acces spre unele puncte de debarcare. De asemenea, au mai participat la distrugerea obstacolelor antitanc de pe mal şi la ridicarea hidrografică a raionului debarcării. Cu aceasta, ei şi-au considerat realizată sarcina care, după cum se vede, a avut o eficacitate minimă în ansamblul general al operației. Ceea ce s-a realizat însă a fost cîştigarea unei experiențe prețioase, în condițiile reale ale teatrului acțiunilor de luptă.

După terminarea operației de debarcare, majoritatea personalului din acest detaşament de scafandri genişti a fost rechemat în S.U.A. pentru a fi folosit la instruirea altor subunități.

2

La cîteva zile după semnarea ordinului de constituire a subunităților de scafandri genişti, este chemat la Washington unul din cei mai buni specialişti în distrugeri de la Fort-Pierce – căpitanul D. Kaufman. La Pentagon, căpitanul Kaufman primeşte o misiune specială secretă care avea să stea la baza formării şi desfăşurării acțiunilor de luptă ale scafandrilor genişti în operațiile de debarcare din Pacific şi Atlantic.

În ordinul special primit de Kaufman se arată în esență că misiunea principală a Forțelor Armate ale S.U.A. este ca în următorii ani să execute debarcări de forțe în toate colțurile lumii. Opunîndu-se acțiunilor de debarcare, inamicul organizează apărarea antidesant a litoralului, executînd lucrări genistice şi creînd obstacole pentru a împiedica apropierea de plajă a mijloacelor de debarcare. În felul acesta, luptătorii din trupele de desant vor fi obligați să sară în apă la o adîncime de 1,80 – 1,90 m unde se vor îneca sau îşi vor pierde armamentul.

Misiunea căpitanului Kaufman era să studieze metodele de dezorganizare a apărării antidesant a inamicului, înlăturînd obstacolele submarine, astfel încît desantul să poată debarca direct pe plajă sau în imediata ei apropiere. În acest scop, ofițerul va căuta un loc favorabil pentru stabilirea şi organizarea centrului de instrucție şi va selecționa oameni pe care îi va instrui pentru distrugerea lucrărilor genistice. Oamenii selecționați vor fi puşi la dispoziția lui, indiferent de unitatea din care fac parte.

La sfîrşitul întrevederii de la Pentagon, lui Kaufman i se precizează că misiunea primită este o misiune specială, de o importanță deosebită, care trebuie îndeplinită fără nici o întîrziere.

Căpitanul Kaufman – supranumit şi „părintele scafandrilor genişti“ – şi-a însuşit cu seriozitate misiunea primită, trecînd imediat la acțiune. Cunoscînd bine particularitățile regiunii în care a mai lucrat, unde temperatura ridicată din tot timpul anului permitea antrenamente continue sub apă, Kaufman hotărăşte să stabilească centrul de instrucție tot la Fort-Pierce. Apoi îşi selecționează în prima urgență trei ofițeri tineri, pentru formarea nucleului de specialişti.

La începuturile activității sale pentru îndeplinirea misiunii primite, Kaufman a avut de înfruntat greutăți însemnate. Lipseau deocamdată elevii, programele de

învățământ şi materialele pentru antrenament. Lipseau de asemenea principiile tactice ale lucrului sub apă pentru înlăturarea obstacolelor submarine. Clădirea centrului de instrucție era abia în construcție şi cei patru ofițeri ai nucleului de comandă locuiau deocamdată într-un cort.

Energicul „părinte al scafandrilor genişti“ nu se lasă însă intimidat de aceste greutăți ale începutului şi porneşte cu eforturi sporite la muncă. Pentru a putea începe cursurile, Kaufman cere Pentagonului la 16 iunie 1943, 5 ofițeri, 5 subofițeri, şi 30 de soldați dintr-un batalion de geniu marină. S-a făcut apel numai la voluntari care se angajau printr-o declarație scrisă că „acceptă să îndeplinească misiuni speciale periculoase în diferite regiuni ale globului pământesc“.

Au fost selecționați şi recrutați, dintre bărbații în vîrstă 20 – 35 de ani, numai cei care se bucurau de însuşiri deosebite: puternici, rezistenți, buni înotători, curajoşi, cu nervi tari ce nu se lasă impresionați de exploziile puternice.

După cum s-a constatat de altfel şi la selecționare, majoritatea voluntarilor înscrişi prin angajament erau aventurieri, dornici de întîmplări neprevăzute şi de senzații tari. Deşi încă de la început se răspîndise printre ei zvonul că în acțiunile pe care le vor desfăşura pierderile vor fi de 75%, toți sperau că vor fi printre cei 25% care vor scăpa.

După selecționarea cursanților, problema următoare care trebuia rezolvată era întocmirea programului de învățământ pe baza căruia să înceapă pregătirea viitorilor scafandri genişti. În acest scop, Kaufman a folosit ca document de bază programul preliminar de pregătire fizică al unei unități de cercetare-diversiune care se instruia tot la Fort-Pierce. Acest program de pregătire fizică de 8 săptămîni al cercetaşilor diversionişti este însă redus de Kaufman la numai o săptămînă, intensificînd în acest scop la maximum eforturile cursanților astfel încît să poată realiza într-o săptămînă ceea ce alții au realizat în opt. Ordinul Pentagonului prevedea urgentarea la maximum a

pregătirii şi Kaufman se conforma sarcinii primite.

Pregătirea ofițerilor, a subofițerilor şi a soldaților se desfăşura în condiții identice, urmărindu-se formarea aceloraşi deprinderi, pe baza cărora să se poată suporta aceleaşi greutăți şi primejdii. Nici o simplificare şi nici o uşurare nu erau admise în pregătirea ofițerilor față de cea a soldaților. Antrenamentele se executau cu costume speciale şi cu echipament de luptă complet, cu bocanci grei, cu armament şi cu unelte, cu centuri de salvare etc.

În aceste condiții începe prima săptămînă de pregătire, destinată călirii fizice a cursanților. Pregătirea se desfăşura pe principiul efortului ascendent, al intensificării greutăților şi al măririi complexității exercițiilor, luîndu-se măsuri severe în scopul păstrării secretului.

Programul zilnic prevedea: o oră de gimnastică, alergare pe o distanță de 5 km şi trasul la rame în bărci de cauciuc cu echipaj de şase oameni contra curentului şi a vîntului. Se executa de asemenea transportul bărcilor peste stînci, peste şanțuri şi peste alte obstacole, traversarea canalelor şi a unor zone mlăştinoase aproape inaccesibile. Toate aceste exerciții se desfăşurau cu respectarea strictă a unor baremuri foarte severe. Antrenamentele se executau atît ziua cît şi noaptea, cu pauze puține şi scurte pentru odihnă.

Ultima zi a săptămînii, cea mai grea dintre toate, a atins proporțiile unei zile de infern. După ce în centrul de instrucție s-a dat deşteptarea printr-o alarmă, cursanții au fost puşi să transporte pe brațe bărcile pe o distanță de mai mulți kilometri, să traverseze un golf pe al cărui mal opus au fost întîmpinați de un vacarm de explozii, după care s-au retras printr-o mlaştină intrînd pînă la gît în nămol. Ajunşi îritr-o regiune de junglă, aceasta a fost incendiată şi elevii au fost obligați să se salveze independent, ieşind din flăcările incendiului. La fiecare pas erau instalate mine-surpriză şi capcane care trebuia descoperite şi evitate. Un mare număr de grenade de

exercițiu aruncate de instructori explodau cu un zgomot asurzitor în apropierea elevilor. Alteori, elevii erau îngropați sub nămol prin explozia unor încărcături puternice de 10—20 kg de trotil care făceau gropi adînci în pămîntul mlăştinos. Spre sfîrşitul zilei, elevii au fost conduşi într-o zonă restrînsă, amenajată pentru apărarea circulară. Aici, adăpostiți în tranşee, ei a trebuit să suporte continuu timp de cinci ore un număr de peste 18 000 de explozii puternice, adică aproape cîte o explozie pe secundă.

Scopul urmărit prin activitatea din această zi şi mai ales prin exercițiul final era determinat de caracterul acțiunilor viitoare ale scafandrilor genişti. Aceştia vor acționa independent sau în grupuri mici de 2—3 oameni şi nu-şi vor putea rezolva misiunea dacă nu suportă zgomotul exploziilor puternice şi numeroase, care se produc în apă şi pe litoral pe timpul luptelor pentru debarcarea desantului maritim. Scafandrii genişti trebuie să aibă nervii deosebit de puternici, deoarece în condițiile lor de acțiune nu există suportul moral al masei de luptători, ca în acțiunile obişnuite ale trupelor de uscat.

Se urmărea aşadar prin acest exercițiu, să se identifice acei elevi care în momentul culminant al luptei nu vor putea suporta infernul de explozii şi, intrând în panică, îşi vor dăuna atît lor înşişi, cît şi camarazilor lor.

Într-adevăr, după prima săptămînă de pregătire şi mai ales în urma exercițiului care a marcat terminarea ei, aproximativ 40% din elevi s-au retras de la curs, renunțînd la angajamentul lor inițial.

Nervii acestora nu au rezistat la exercițiu şi desigur nu ar fi rezistat nici în condițiile reale ale acțiunilor de luptă.

După această săptămînă de pregătire, de călire şi de verificare a însuşirilor fizice şi morale, la centrul de instrucție de la Port-Pierce a început pregătirea specială sub apă a viitorilor scafandri genişti.

Pregătirea sub apă necesita însă rezolvarea anterioară a numeroase probleme de ordin tehnic. Inițial, cu studiul

aparaturii, şi al mijloacelor de luptă necesare scafandrilor genişti s-a ocupat un organ din afara armatei, constituit în august 1943 din oameni de ştiinţă civili şi denumit „Comisia pentru studiul şi experimentarea mijloacelor de distrugere a obstacolelor antidesant" – prescurtat „D.O.L.O.".[12]

Ulterior, în ziua de 2 noiembrie a aceluiaşi an, din iniţiativa amiralului King, în locul acestei comisii a fost organizat „Consiliul unit de cercetări ştiinţifice al armatei şi al flotei" – prescurtat „JANET"[13]

Atît „DOLO", dar mai ales „JANET" care funcţiona în apropiere de Fort-Pierce au adus o contribuţie destul de însemnată în formarea şi dotarea echipelor de scafandri genişti, precum şi în elaborarea unor principii de ordin tehnic şi tactic.

În cadrul pregătirii de specialitate a cursanţilor de la centrul de instrucţie Fort-Pierce, activitatea principală o constituiau exerciţiile de distrugere a obstacolelor submarine. În apropiere de Fort-Pierce era dislocat pentru întreaga perioadă a războiului un batalion de geniu marină din forţele amfibii ale armatei SUA. În vara şi în toamna anului 1943, efectivele acestui batalion au avut de îndeplinit o lungă perioadă de timp o activitate cît se poate de ingrată. Geniştii batalionului nu aveau altceva de făcut decît să construiască zi de zi pe litoral şi în apă, diferite genuri de obstacole şi baraje genistice care erau distruse de elevii lui Kaufman într-un ritm mai rapid, decît ritmul în care se puteau construi. Numai în felul acesta se puteau desfăşura însă antrenamentul şi pregătirea scafandrilor genişti.

La începutul activităţii de învăţămînt de la Fort-Pierce, înotul era considerat doar ca un mijloc de pregătire fizică a elevilor, iar despre înotul submarin, cu aparate de respirat

[12] „DOLO" — Demiolition of obstacles to Landing Operations.
[13] „JANET" — Joint Army — Navy Experimental and Testing Board.

autonome, nici nu era vorba. Aceasta deoarece în perioada respectivă concepția tactică de folosire a scafandrilor genişti era cît se poate de simplistă şi de rudimentară. Se prevedea ca, înaintea acțiunii de debarcare, genişții să se deplaseze pe timpul nopții cu bărci de cauciuc în raionul în care se bănuia sau se cunoştea existența obstacolelor antidesant submarine. Aici, unul dintre genişti – prevăzut cu costum de scafandru – urma să coboare în apă, să instaleze încărcăturile de exploziv lîngă obstacole, după care întreaga echipă trebuia să se retragă tot cu ajutorul bărcii pneumatice.

A fost necesar să intervină episodul de la Tarawa ca să se răstoarne din temelii întreaga concepție de folosire în luptă a scafandrilor genişti.

3

Tarawa este un mic atol din arhipelagul Gilbert, situat în apropierea Ecuatorului, la latitudine nordică de 1°25', şi longitudinea estică de 173°. În cadrul operațiilor ofensive ale forțelor aliate anglo-americane din Pacific, debarcarea pe acest atol era planificată să se execute în a doua jumătate a lunii noiembrie 1943.

Debarcarea a fost precedată de o pregătire de artilerie şi de aviație deosebit de puternică şi care a durat timp de 6 zile. Numai în cadrul pregătirii de artilerie au fost aruncate asupra atolului peste 2 500 de tone proiectile, revenind în medie cîte 10 kg pe metru pătrat. Concomitent au fost executate bombardamente aeriene masive cu aviația de pe aerodroamele apropiate şi de pe portavioane.

Referindu-se la amploarea şi intensitatea acestei pregătiri a debarcării, viceamiralul Hill – comandantul operației – afirma cu ironie: „Nu vrem să distrugem complet insula; vrem doar ca ea să nu mai figureze pe hărți".

Existau şi alte elemente importante care favorizau la maximum reuşita debarcării. Divizia 2 infanterie marină

care urma să debarce pe atol era foarte bine pregătită şi dotată, iar moralul soldaților, care în această perioadă luptau în numele unei cauze drepte, era suficient de ridicat. Aici s-au folosit pentru prima dată tancuri amfibii pentru debarcarea primului val al desantului. Acestea aveau posibilitatea să forțeze pragurile de stînci submarine cu ajutorul şenilelor şi apoi să transporte trupele direct pe litoral. În sfîrşit, debarcarea a fost foarte minuțios pregătită, executîndu-se cu cîteva zile înainte „repetiția generală a debarcării" pe o insulă cu configurație asemănătoare. Din toate punctele de vedere, al condițiilor existente, al superiorității forțelor participante şi al măsurilor luate, succesul debarcării părea asigurat în proporție de 100%.

Totuşi, după trei ore de la începerea debarcării, majoritatea soldaților debarcați nu au putut înainta pe mal mai mult de 20 de metri. Sute de morți şi de răniți zăceau pe litoral, fără să existe posibilitatea evacuării răniților pe navele spital. Pe litoral a ajuns foarte puțină tehnică de luptă, iar numeroase tancuri amfibii au lost pierdute într-un timp scurt.

Dar să urmărim mai atent modul în care s-a desfăşurat această acțiune de debarcare nefastă, pentru a înțelege mai uşor cauzele dezastrului.

După nimicitoarea pregătire de artilerie şi de aviație a debarcării, în zorii zilei de 21 noiembrie, Detaşamentul 1 Infanterie marină, constituind primul val, începe apropierea de litoral pe mijloacele de debarcare. Japonezii deschid asupra lui focul cu bateriile de coastă care nu au fost neutralizate, ceea ce determină pe americani să schimbe direcția de debarcare stabilită inițial prin planul de debarcare minuțios întocmit. În acelaşi timp, curentul puternic din apropierea litoralului împinge primul detaşament de debarcare la o distanță mare de raionul de debarcare stabilit şi aruncă pe stîncile submarine majoritatea mijloacelor de debarcare. Artileria navală care

executa sprijinul cu foc al debarcării este obligată să transporte în timp scurt focul asupra altor obiective, fapt care influenţează negativ asupra preciziei şi eficacităţii tragerii.

Japonezii întîmpină tot atît de surprinzător şi Detaşamentele 2 şi 3 infanterie marină, trăgînd asupra lor cu toate categoriile de armament care le-a mai rămas şi provocîndu-le însemnate pierderi. Concomitent, navele de desant-infanterie pe care se găsea ambarcat Detaşamentul 4 infanterie marină sînt oprite de stîncile submarine la o distanţă de 450 de metri de litoral. De aici infanteriştii încep înaintarea spre mal în apa care le ajungea pînă la brîu sau chiar la umeri, sub focul ucigător al japonezilor. Un număr mic de oameni din acest al patrulea detaşament ajung la mal vii dar complet istoviţi, sleiţi de puteri, în imposibilitate de a continua lupta.

Alăturîndu-se resturilor din primele trei detaşamente, ei se ascund la adăpostul unor stînci de pe plajă, epuizaţi, răniţi, înspăimîntaţi, fără nici o şansă de a continua înaintarea pe litoral.

Abia în ziua următoare, aruncînd în luptă noi forţe însemnate de infanterie marină, suferind şi de data aceasta pierderi considerabile, americanii au reuşit cu mare greutate să continue debarcarea care progresa însă într-un ritm foarte lent.

Moartea a 1 200 de soldaţi de infanterie marină şi pierderea a 90 de nave de desant (din totalul de 120) – iată bilanţul tragic al debarcării de la Tarawa.

Să vedem care sînt cauzele acestui eşec suferit de comandamentul american în cursul debarcării de pe atolul Tarawa.

Cauza principală o constituie faptul că înainte de debarcare s-a executat numai cercetarea aeriană care nu a putut da toate răspunsurile la unele probleme foarte importante pentru asigurarea succesului debarcării. Astfel, nu a fost cunoscută existenţa unui curent puternic care se

deplasa paralel cu sectorul de litoral ales pentru debarcare. De asemenea nu s-au cunoscut adîncimile din imediata apropiere a insulei, în orele de maree înaltă şi de maree joasă. După cum s-a stabilit ulterior, tancurile amfibii şi navele de desant-infanterie ar fi putut trece uşor peste obstacolele submarine numai pe timpul mareei înalte. În realitate s-a debarcat la ora mareei joase şi soldaţii nu au mai putut fi duşi pînă la mal cu mijloacele de debarcare, fiind debarcaţi de pe stîncile submarine în apa destul de adîncă. Atît mijloacele de debarcare cît şi tancurile amfibii care trebuia să sprijine nemijlocit trupele debarcate au rămas imobilizate pe stîncile submarine, la 500 de metri de litoral, sub focul bateriilor japoneze. În sfîrşit, o altă deficienţă a cercetării care a contribuit la insuccesul debarcării a fost lipsa datelor asupra obstacolelor submarine şi a barajelor antidesant create de japonezi în jurul insulei.

Concluzia finală trasă de americani în urma acestei amare experienţe a fost aceea că, în cazul cînd debarcarea nu are la bază surprinderea, este necesară o cercetare preliminară cît mai amănunţită a zonei de debarcare. Această concluzie a dus şi la schimbarea concepţiei iniţiale de folosire în luptă a scafandrilor genişti.

*

* *

Pregătirea scafandrilor-genişti la Fort-Pierce continua cu intensitate, folosind experienţa altor ţări, precum şi propria experienţă de luptă, urmărindu-se permanent perfecţionarea aparaturii şi a mijloacelor tehnice folosite, precum şi îmbunătăţirea metodelor de acţiune.

Pentru instruirea lor s-a făcut apel şi la un detaşament de instructori englezi, specializaţi, în formarea unităţilor de cercetare-diversiune de tipul „commandos”. În compunerea acestui detaşament era şi o „grupă de cercetări ştiinţifice”

care se ocupa cu descoperirea de noi mijloace de luptă şi perfecţionarea celor existente.

În procesul de instruire şi de dotare a scafandrilor genişti au avut loc numeroase tatonări, încercări, renunţări şi apoi reveniri. Astfel, după ce au experimentat „labele de broască" şi masca cu geam a scafandrilor autonomi, le-au considerat iniţial ca inutile pentru ca pînă la urmă să revină la ele.

Au fost de asemenea experimentate aparatele de respirat ale scafandrilor de luptă italieni căzuţi prizonieri sau pescuiţi după moarte. S-a ajuns la concluzia că acestea sînt mai bune decît cele existente la americani şi s-a început fabricarea aparatelor de respirat, folosind prototipul celor italiene. Mari greutăţi au fost întîmpinate şi la confecţionarea unui aparat de aprindere care să prezinte siguranţă deplină la funcţionarea sub apă. Pînă la urmă instructorii lui Kaufman au reuşit să construiască un aparat de aprindere submarin, mai bun decît cel pe care îl realizaseră inginerii civili.

Pregătirea scafandrilor genişti era axată în continuare mai ales în direcţia acţiunilor de distrugere a obstacolelor submarine cu diferite încărcături de exploziv. În plus, elevii învăţau să conducă pontoane şi vedete de desant, să se orienteze în cele mai variate şi mai complexe condiţii, precum şi să execute scheme ale litoralului. Eforturi mari se depuneau şi pentru dotarea echipelor de scafandri genişti cu cele mai bune bărci pneumatice şi cu aparate de respirat perfecţionate.

În toamna anului 1943 termină pregătirea la Fort-Pierce prima grupă de scafandri genişti care este trimisă direct în luptă la debarcările din arhipelagul Aleutine.

O grupă de scafandri genişti avea în compunerea ei 6 – 7 oameni (un ofiţer, un subofiţer şi 4 – 5 soldaţi) şi dispunea de o barcă pneumatică, precum şi de aparatura şi tehnica de luptă necesare distrugerilor sub apă. Fiecare grupă purta un număr de ordine şi o denumire

convențională, cu rezonanțe sinistre: „asasinii“, „ucigaşii”, „țîntarul” etc.

Următoarele două grupe sînt trimise în sudul Oceanului Pacific unde în scurt timp formează şi instruiesc la rîndul lor alte şase grupe de scafandri genişti.

Prima promoție de la Fort-Pierce, promoția anului 1943, a dat flotei un număr de 11 grupe de scafandri genişti. Acestea au fost trimise imediat în diferite regiuni ale globului pentru a trece imediat la acțiune şi pentru a instrui în paralel noi grupe de scafandri genişti.

Datorită acestui procedeu de instruire, asemănător cu o reacție în lanț, numărul scafandrilor genişti a devenit în scurt timp atît de mare, încît putea satisface nevoile de asigurare a operațiilor de debarcare din Pacific.

Aşa cum s-a mai arătat, apariția scafandrilor genişti în flota S.U.A. a fost determinată de necesitatea unor măsuri speciale de, asigurare a operațiilor de desant din Pacific, Atlantic şi Mediterana, în scopul reuşitei sigure a acestor operații, în timp scurt şi cu minimum de pierderi în oameni şi materiale.

Condiții importante pentru succesul debarcării erau printre altele cunoaşterea obstacolelor submarine naturale din raionul de debarcare, descoperirea şi distrugerea la timp a barajelor antidesant create de inamic, precum şi o minuțioasă cercetare a condițiilor hidrometeorologice şi oceanografice din raionul acțiunilor proiectate.

Neglijînd aceste măsuri de asigurare în prima perioadă a războiului, americanii au executat defectuos numeroase acțiuni ae debarcare, suferind însemnate pierderi în oameni şi materiale, Aşa s-a întîmplat în Insula Guadalcanal, Insula Solomon şi mai ales în trista experiență a debarcării din atolul Tarawa.

Comandamentul flotei S.U.A., trăgînd învățămintele necesare din aceste greşeli, a văzut că unul din cele mai bune mijloace pentru asigurarea acțiunilor de debarcare îl reprezintă scafandrii genişti, folosiți de altfel şi înainte

însă, într-o altă idee tactică. De la sfîrşitul anului 1943 şi pînă la terminarea războiului, scafandrii, genişti din flota S.U.A. au rezolvat misiuni numeroase şi variate în cadrul operațiilor de desant din Pacific şi Atlantic. Înainte de debarcare, scafandrii genişti efectuau o minuțioasă cercetare genistică şi hidrografică sub apă, în apropierea litoralului inamic. Pe baza datelor acestei cercetări, se alegea raionul cel mai favorabil pentru debarcare. În continuare, scafandrii genişti treceau la distrugerea barajelor antidesant ale inamicului, deschizînd pase de trecere pentru mijloacele de debarcare, pase care erau de regulă balizate. Pe timpul luptei pentru debarcarea desantului maritim, scafandrii genişti dirijau deplasarea spre plajă a mijloacelor de debarcare, pe pasele create anterior. De asemenea, participau în caz de nevoie, la construirea porturilor artificiale, precum şi la rezolvarea altor misiuni.

Analizînd condițiile, formele şi procedeele de desfăşurare a acțiunilor de debarcare din cel de al doilea război mondial, apare evident – fără a mai fi necesar să fie demonstrat – faptul că scafandrii genişti au uşurat pregătirea şi execuția debarcărilor însă în nici un caz nu au putut reprezenta elementul determinant în succesul unor acțiuni atît de complexe. Principalul rezultat obținut cu ajutorul scafandrilor genişti a fost micşorarea procentului de pierderi în forțele şi mijloacele de debarcare. De altfel chiar şi acest rezultat a fost obținut cu prețul unor mari sacrificii, numeroşi scafandri genişti fiind pierduți datorită unei conduceri dezorganizate, datorită focului artileriei proprii prost reglat, datorită unor transmisiuni defectuoase sau a slabei discipline.

Capitolul III

ANGLIA RECURGE LA NOI COMBINAŢII, FOLOSIND EXPERIENŢA ALTOR ŢĂRI

• Considerente noi în folosirea noilor arme • Măsuri speciale în vederea unei operaţii de mare amploare

1

Anglia a fost un alt stat care a folosit în timpul celui de-al doilea război mondial forțe şi mijloace submarine de asalt şi diversiune. Faptul pare inexplicabil dacă ne gîndim că atît la începutul războiului, cît şi pe tot timpul desfăşurării lui, forțele navale de suprafață engleze erau superioare celor italiene în Mediterana şi celor germane în Atlantic. În consecință, nu-şi găsea justificări folosirea unor mijloace şi metode noi de luptă sub apă pentru echilibrarea raportului de forțe, aşa cum am văzut că au fost obligați să procedeze italienii. Forțele maritime engleze erau capabile, aşa cum au dovedit-o de altfel în cursul războiului, să decidă soarta unor acțiuni navale cu ajutorul forțelor principale, folosind procedeele clasice de acțiune în războiul pe mare.

Cauzele pentru care Anglia a recurs totuşi şi la războiul submarin „miner" trebuie căutate într-o altă direcție decît aceea a schimbării raportului de forțe.

Cu toată superioritatea în navele de suprafață, Anglia acumulase în primii ani de război o experiență tristă, prin pierderea unui număr apreciabil de nave mari de luptă,

mai ales portavioane şi nave de linie (Hood, Ark Royal, Repulse, Prince of Wales, Barham etc.). Scufundarea fiecărei nave mari de luptă constituia o pierdere grea, scădea potențialul militar în fața unui inamic care se menținea încă destul de puternic pe teatrul maritim. Economia engleză, deşi mai dispunea încă de însemnate resurse, nu avea posibilitatea să construiască nave mari de luptă într-un ritm rapid şi fără sacrificii sensibile.

Pe de altă parte, cu toate că şi Germania suferise pierderi însemnate în nave mari de luptă, aceasta mai dispunea încă de puternica navă de linie „Tirpitz" – fratele lui „Bismark" – care, înainte de a fi scufundat, a produs atîtea neplăceri, englezilor. În urma experienței acumulate, surprizele provenite de „Tirpitz" puteau fi şi mai mari. Din toate aceste motive, flota engleză nu mai avea curajul să mai angajeze o luptă deschisă, la larg, cu nave mari de luptă, aşa cum a procedat în primul război mondial şi la începutul celui de al doilea. Riscul era acum prea mare. Fiecare navă inamică scufundată putea însemna pierderea uneia sau chiar a mai multor nave proprii.

Această concepție de prudență maximă în lupta pe mare era dictată şi de alte considerente, de ordin politic. Anglia şi S.U.A. erau aliate în acest război, însă legea concurenței şi a contradicției dintre statele capitaliste îşi păstra întreaga ei valabilitate. Cu fiecare navă mare de luptă scufundată, Anglia pierdea nu numai în fața inamicului militar – coaliția germano-italiană –, ci şi în fața S.U.A., aliatul militar din timpul războiului, însă inamicul pe plan politic şi economic de după război. Fiecare navă mare de luptă pierdută reprezenta o fisură în forța maritimă a Angliei, o piedică spre realizarea „stăpînirii mării" în rivalitatea cu S.U.A.

Acestea sînt cauzele care au decis Anglia să folosească forțele „minore", sperînd ca prin aceasta să reuşească să scufunde navele mari de luptă germane şi italiene, fără a risca nici o navă mare engleză.

*

* *

Pentru realizarea acestor scopuri, englezii au folosit o întîmplare mai veche. În octombrie 1940, italienii au executat la Gibraltar un atac nereuşit cu torpile conduse de oameni, pierzînd cu această ocazie o torpilă. Englezii găsesc torpila pierdută şi o studiază în amănunt, fără însă a-şi manifesta deocamdată intenția de a construi torpile de acest gen şi a le folosi în luptă.

Abia după aproape doi ani, datorită cauzelor menționate mai sus, comandamentul flotei engleze hotărăşte să introducă în dotări trei noi tipuri de arme, destinate războiului submarin „minor": submarinul pitic tip „X-Midget", cu echipaj de patru oameni, submarinul pitic tip „Wallesman", monoloc, remorcat de vedete torpiloare pînă în raionul de acțiune şi torpila condusă de om tip „Charriot", cu doi oameni, după modelul torpilelor italiene. Construcția tehnică a noilor arme a fost accelerată la maximum, constituindu-se în acest scop o unitate navală specială, independentă şi luîndu-se cele mai severe măsuri de păstrare a secretului.

În iulie 1942, prima din aceste arme – „torpila-om" – a fost experimentată la Plymouth şi după ce i s-au adus cîteva modificări tehnice, este introdusă în dotare. Ea primeşte certificatul de naştere în ianuarie 1943, cînd este folosită pentru prima dată la Palermo împotriva navelor italiene.

Ce amară ironie pentru italieni! Asemenea unui bumerang, arma creată de ei s-a întors asupra propriilor lor forțe…

Anglia nu a folosit numai experiența inamicilor italieni, ci şi pe cea a aliaților americani în utilizarea scafandrilor genişti pentru asigurarea specială a acțiunilor de debarcare. Englezii au folosit în această privință învățămintele dezastrului cu care s-a soldat debarcarea nereuşită anglo-americană de la Dieppe (19 august 1942), cît şi concluziile trase de americani şi măsurile luate în urma acțiunilor de debarcare din Pacific şi în special a insuccesului de la atolul Tarawa.

După lungi şi repetate amînări şi tergiversări, la începutul anului 1944 s-au accelerat în Anglia pregătirile pentru invazia în Europa, în vederea creării celui de-al doilea front.

Planurile invaziei pe continent prevedeau participarea masivă a trupelor de uscat, a forțelor maritime militare şi a forțelor aeriene militare, precum şi mobilizarea tuturor forțelor şi mijloacelor necesare unei operații strategice de asemenea amploare. Se lua în considerare necesitatea debarcării unui număr mare de trupe, armament, muniții, mijloace de transport, echipament, alimente, tancuri, combustibil etc., în condițiile desfăşurării unor lupte cu o durată de săptămîni sau chiar de luni. Planul de operații prevedea să se debarce în prima zi 100 000 de oameni, 14 000 tone de materiale şi 14 000 unități de transport, inclusiv tancurile. În continuare urma să se debarce zilnic cîte 12 000 tone de materiale şi cîte 2 500 unități de transport.

Pentru realizarea acestui plan, una din principalele probleme care trebuia rezolvată o constituia construirea unor porturi artificiale, avînd în vedere faptul că debarcarea urma să se execute într-un sector de litoral neamenajat, lipsit de porturi. În acest scop se prevedea pregătirea unor elemente prefabricate, transportul lor în

punctele stabilite, în primele ore după începerea debarcării, precum şi asigurarea montării elementelor şi darea în folosință a porturilor artificiale în timpul cel mai scurt.

La alegerea zonei de debarcare s-a ținut seama de experiența debarcărilor anterioare, ajungîndu-se la concluzia că o debarcare de mare amploare are şanse de reuşită numai dacă se execută într-un raion al litoralului nefavorabil, accidentat, greu accesibil şi care – din aceste motive – nu este amenajat şi nici apărat puternic de către inamic. Pe baza acestor considerente, s-a stabilit ca debarcarea să se execute în sectorul de litoral din Normandia, între peninsula Cotentin şi rîul Orne. Sectorul ales prezenta o serie de dezavantaje: coasta era abruptă, lipseau porturile, fundurile mici împiedicau apropierea navelor de mal, plajele erau puține şi cu o întindere limitată, iar mareele aveau o mare amplitudine (6,5 m). Pe lîngă aceste dezavantaje, sectorul de debarcare se bucura însă şi de unele avantaje importante: era slab fortificat de inamic, se găsea la mare distanță de raioanele de concentrare a rezervelor inamice şi era adăpostit contra vînturilor de vest şi sud-vest de către peninsula Cotentin.

Debarcarea în aceste condiții punea în fața comandamentului operației de desant o serie de probleme complexe, din care unele nu mai fuseseră întîlnite în debarcările anterioare. Era vorba de transportarea elementelor de construcție ale porturilor artificiale peste La Manche, în Normandia, asigurarea apropierii de litoral a transportoarelor şi a navelor de desant încărcate cu trupe şi tehnică de luptă, precum şi deschiderea căilor de trecere prin obstacolele naturale şi barajele antidesant create de inamic. Pentru rezolvarea cu succes a acestor probleme dificile, se impuneau o serie de măsuri preliminare.

Era necesară, în primul rînd, o perfectă cunoaştere a adîncimilor în sectorul de debarcare, la diferite distanțe de litoral, la mareea înaltă şi mareea joasă. Mai trebuia să se cunoască natura fundurilor pe care urmau să se instaleze

elementele prefabricate ale digurilor şi ale danelor.

Era, de asemenea, necesară cunoaşterea precisă a curenţilor din apropierea coastei. În sfîrşit, trebuia să se determine amănunţit caracterul şi densitatea obstacolelor şi a barajelor submarine create de inamic, la diferite distanţe de litoral. Într-un cuvînt, se impunea o complexă şi minuţioasă cercetare submarină în sectorul de debarcare, ocupat, supravegheat şi apărat de inamic. Evident că această sarcină atît de dificilă nu putea fi dusă la îndeplinire decît cu ajutorul scafandrilor genişti.

Încă din noiembrie 1943 au sosit în Anglia din S.U.A. şase scafandri genişti din prima promoţie de la Fort-Pierce, cu misiunea de a forma şi instrui subunităţi de scafandri genişti englezi oare urmau să participe la invazia din Franţa. În luna decembrie a aceluiaşi an au venit în Anglia alţi nouă scafandri genişti, din a doua promoţie de la Fort-Pierce.

Scafandrii genişti americani şi englezi au început o perioadă intensă de instrucţie sub comanda locotenentului major P. Smith, care participase şi la debarcarea din Sicilia. Antrenamentele se desfăşurau pe o plajă în apropiere de Plymouth unde a fost amenajat un poligon cu baraje antidesant, estacade şi alte obstacole submarine.

În februarie 1944, din cele zece subunităţi existente de scafandri genişti au fost constituite trei grupări care au fost trimise în raioane diferite ale Angliei, împreună cu trei batalioane infanterie marină, pentru continuarea şi definitivarea pregătirii în vederea debarcării. Una din grupări urma să acţioneze pe direcţia principală a debarcării, iar celelalte două pe flancuri.

Pe măsură ce se apropia data debarcării, soseau în Anglia noi subunităţi de genişti submarini americani, care completau şi întăreau subunităţile existente. În aceeaşi măsură se intensifica şi pregătirea de luptă a scafandrilor genişti.

La 1 iunie 1944, o parte din subunităţile de genişti

submarini sînt transportați cu submarinele în raionul stabilit pentru debarcare, unde încep munca grea şi periculoasă de cercetare a raionului şi de distrugere a obstacolelor. Scafandrii genişti trecuseră la acțiune în vederea invaziei pe continent.

Capitolul IV

COPILĂRIA ULTIMULUI AN DE RĂZBOI AL GERMANIEI

• Aplicarea tardivă a unei idei mai vechi • Organizarea şi pregătirea Grupării „K“ • Centrul de cercetări ştiinţifice al Grupării „K“

1

În anul 1939, în perioada cînd Hitler se pregătea să apese pe butonul de declanşare a celui de al doilea război mondial, un tînăr german – Alfred von Burzian – se ocupa cu o problemă cît se poate de paşnică. Departe de zgomotul pregătirilor de război, el studia în cadrul unei expediții de cercetări ştiințifice viața rechinilor din Oceanul Pacific. Cercetările se efectuau prin scufundări şi înotul sub apă cu ajutorul unui echipament special de scafandru.

După începerea războiului, membrii expediției – credincioşi führerului – au răspuns la apelul goarnei de luptă şi s-au înapoiat în Germania. Burzian scapă uşor de mizeria vieții de front şi reuşeşte, în 1942 să fie trimis în Grecia ocupată de fascişti, împreună cu ceilalți membri ai expediției, pentru continuarea cercetărilor în domeniul înotului submarin.

Aici, în timpul antrenamentelor din Marea Adriatică, probabil şi sub influența acțiunilor reuşite ale Flotilei a 10-a M.A.S., în capul lui Burzian se naşte ideea posibilității intrării în porturi a unor oameni izolați, pentru atacul sub apă al navelor mari inamice.

În anul 1943, Burzian face propuneri pentru aprobarea

ideii sale. În sprijinul propunerii, el execută şi o reuşită demonstraţie în bazinul de înot olimpic din Berlin. Semnificativ este faptul că cercul restrîns al participanţilor la această experienţă era formal în cea mai mare parte din ofiţeri ai serviciului de informaţii al armatei germane. Asistă, de asemenea, şi un ofiţer din Flotila a 10-a M.A.S. cu care Burzian ia imediat legătura.

În urma acestei demonstraţii, luîndu-se legătura cu comandamentul flotei italiene, A. V. Burzian împreună cu un alt ofiţer, Richard Reimann, sînt trimişi în Italia pentru continuarea antrenamentelor în cadrul Flotilei a 10-a M.A.S.

După cîteva luni de pregătire. În decembrie 1943, cei doi ofiţeri execută un exerciţiu demonstrativ reuşit în portul Spezia, care are ca urmare trimiterea în Italia a încă 30 recruţi germani pentru antrenament. Ia fiinţă astfel un prim detaşament de scafandri de luptă, patronat probabil de serviciul de informaţii al armatei germane, care intenţiona să-l folosească în scopuri de cercetare şi de spionaj. Detaşamentul nu a fost totuşi folosit în mod independent nici de serviciul de informaţii şi nici de comandamentul flotei germane. El va fi inclus ulterior în Gruparea „K“, despre a cărei constituire şi pregătire vom vorbi imediat.

Ideea folosirii mijloacelor „minore“ pentru lupta sub apă exista aşadar de mai mult timp în flota germană. Se făcuseră şi experienţe în acest domeniu. Exista şi posibilitatea folosirii bogatei experienţe de luptă în acest domeniu al Flotilei a 10-a a M.A.S. Totuşi, flota germană nu a folosit de la început noile mijloace de luptă submarine.

După cum se ştie, încă de la începutul războiului, pentru Germania raportul de forţe pe teatrul maritim era defavorabil şi nici nu erau şanse de echilibrare a raportului de forţe într-un timp scurt. Contînd pe un „război fulger”, Germania a început agresiunea înaintea terminării navelor

de linie şi a portavioanelor proiectate. Planul aventurist al comandamentului suprem german prevedea cucerirea rapidă a Europei şi apoi capitularea Angliei, asupra căreia trebuia să se instituie blocada totală maritimă prin ofensiva cu submarinele, crucişătoarele şi aviaţia, urmată de invazia pe insulă. În faţa unor astfel de planuri, desigur că nici nu se putea pune problema războiului submarin „minor". Nici chiar în anul 1943, cînd devenise clar că planul „războiului fulger" a eşuat, comandamentul german nu a fost de acord cu folosirea noilor mijloace de luptă submarine, menţinîndu-se cu rigiditate pe poziţia acţiunii exclusive cu mijloace „majore".

În anul 1944 însă, în urma loviturilor zdrobitoare ale armatei sovietice şi în faţa pericolului invaziei anglo-americane, înfrângerea Germaniei apărea ca inevitabilă. De altfel, în această perioadă nemţii nu mai aveau nici forţe navale importante cu care să reziste în războiul pe mare. Începînd din iarna anului 1943 – 1944, flota germană a desfăşurat numai acţiuni limitate, cu caracter defensiv.

În această situaţie, în lipsa unei alte soluţii, nemţii se hotărăsc să folosească forţele „minore" împotriva navelor mari de luptă inamice, precum şi în alte acţiuni de asalt şi de diversiune. La luarea acestei hotărîri au contribuit desigur şi succesele înregistrate de forţele „minore" italiene în Mediterana.

Era însă prea tîrziu. Chiar dacă ar fi fost folosite de la începutul războiului, aceste forţe „minore" nu ar fi putut influenţa mersul şi deznodămîntul războiului. Cu atît mai puţin acum, în al unsprezecelea ceas al prăbuşirii totale.

Forţele folosite au fost prost organizate, defectuos construite şi slab conduse. Rezultatele obţinute au fost neînsemnate, cu toate că au existat unele ocazii favorabile, ca de exemplu debarcarea anglo-americană din Normandia, unde forţele „minore" ar fi putut acţiona cu succes, avînd în vedere marea concentrare de nave de transport şi de luptă.

Aşa încît, pe drept cuvînt, autorul unei lucrări asupra diversioniştilor maritimi germani a caracterizat această acțiune drept „copilăria ultimului an de război al Germaniei”.

2

La începutul anului 1944 se înființează primul detsaşament de asalt maritim al flotei germane, format din 30 soldați care constituie nucleul viitoarei Grupări „K“. Detaşamentul, pus sub comanda căpitanului-locotenent Opladeri, îşi începe activitatea de pregătire pe malul Mării Baltice, lângă portul Heiligenhafen (în apropiere de Kiel), inițial într-o baracă, apoi în cazarma unei unități de artilerie. Noua unitate creată era subordonată direct şefului de stat major al flotei – pe atunci amiralul Helmut Heye.

Recrutarea militarilor pentru acest detaşament s-a făcut pe bază de voluntariat. Ei au fost supuşi unei severe selecționări din punctul de vedere al însuşirilor fizice şi morale, întrucît urmau să execute antrenamente fizice deosebit de dificile.

După cum era şi firesc, s-au întîmpinat numeroase greutăți, ca la începutul oricărei activități noi, de un gen cu totul aparte..

Era necesară organizarea şi pregătirea detaşamentului în minimum de timp. De asemenea, se dispunea de foarte puțin timp pentru experimentarea tehnicii de luptă care avea să fie utilizată. În sfîrşit, cea mai mare dificultate o constituia lipsa unei experiențe anterioare. Existau numai unele date sumare asupra acțiunilor de luptă ale aliaților italieni. (Încă o dovadă că grupul german din Italia a lui A. V. Burzian lucra sub conducerea serviciului de informații al armatei şi nu avea deocamdată nici o legătură cu comandamentul flotei germane.) Nu se dispunea de nici un

fel de date asupra acțiunilor de acest gen de la aliații japonezi.

Datorită acestor greutăți inițiale, Opladeri a propus statului major al flotei, pentru prima etapă, numai două scopuri, cu caracter limitat.

Un prim obiectiv îl constituia construirea şi folosirea în luptă a submarinelor pitice, pentru atacul navelor mari în staționare. Al doilea obiectiv prevedea pregătirea şi folosirea unor detaşamente de asalt (după modelul detaşamentelor engleze „commandos"), pentru acțiuni de diversiune pe litoralul inamic, luptătorii acestor detaşamente urmau să fie transportați cu nave rapide de suprafață şi submarine pînă în apropierea litoralului inamic, unde trebuiau să distrugă obiectivele militare indicate.

Avînd în față cele două obiective de bază, detaşamentul căpitanului Opladeri începe pregătirea preliminară în centrul de la Hieiligenhafen. Pregătirea se desfăşura în cel mai desăvîrşit secret. Au fost suspendate complet toate învoirile şi concediile cursanților. La centrul de instrucție au sosit instructori specializați în cele mai variate domenii: geniu, pregătire fizică, înot, judo, radio, auto, scafandri autonomi, limbi străine etc.

Antrenamentul militarilor din detaşament era multilateral şi deosebit de complex. Se făceau exerciții de luptă corp la corp, folosind diferite mijloace, fără să se facă nici un fel de zgomot.Militarii se antrenau în înotul sub apă, cu ajutorul aparatelor de respirat cu oxigen. O mare importanță se acorda studiului limbilor străine şi mai ales al limbii engleze. Se studiau regulamente şi instrucțiuni ale armatei engleze pentru însuşirea unui vocabular militar perfect şi formarea unui accent fără cusur.

Pe măsură ce se desfăşura pregătirea primului detaşament, în centrul de instrucție de la Heiligenhafen sosesc noi recruți care sînt selecționați, constituindu-se noi detaşamente care încep imediat perioada de instrucție. Se

conturează astfel treptat profilul grupării „K“.

În cadrul programului de pregătire se foloseau şi unele metode speciale de instruire, avînd ca scop dezvoltarea curajului şi a spiritului de inițiativă, astfel ca pe timpul acțiunilor de luptă să se mărească şansele de succes şi să se reducă pierderile în oameni. Iată doar cîteva exemple.

O alarmă de exercițiu deştepta pe elevi în toiul nopții. Într-o beznă de nepătruns, ei erau conduşi pe o stîncă învăluită în ceață artificială şi obligați să sară în necunoscut. Nici unul nu ştia ce se găseşte sub ei. Cădeau de la o înălțime de 3 metri şi apoi se rostogoleau în continuare pînă în fundul văgăunii.

Un alt exercițiu prevedea culcarea elevilor cu capetele pe un cerc cu raza de doi metri, cu picioarele spre exterior.

În centrul cercului se produceau exploziile unor grenade şi cursanții trebuiau să reziste sub uraganul de schije care le trecea pe deasupra capetelor protejate doar prin căşti obişnuite de metal. Elevii primeau uneori misiuni speciale prin care li se verifica inițiativa, curajul, ingeniozitatea şi abilitatea. Astfel un elev a primit o dată următoarea misiune: „Să plece pînă la München, fără documente şi fără nici un ban. Acolo să sustragă de la gîtul unui polițist placa poliției militare de căi ferate şi să se înapoieze la centrul de instrucție fără a fi arestat”. Elevul respectiv şi-a îndeplinit misiunea primită, cu excepția sustragerii plăcii de la polițist. În locul ei a adus însă placa indicatoare a unei străzi din München.

După cum se va vedea mai tîrziu, aceste metode speciale de instruire nu vor da roade prea strălucite în practica acțiunilor de luptă. Ele însă erau adesea utilizate cu maximum de randament în folosul personal al elevilor care, consemnați permanent în cazarmă, reuşeau adesea să fugă pe timpul nopții în oraş. Pentru ei era uşor să sară de la etajul al treilea şi să parcurgă pe jos o distanță de doi kilometri, fără acte.

În timp ce la Heiligenhafen se desfăşura pregătirea

viitorilor diversionişti submarini germani, comandamentul flotei a trecut la construirea submarinelor pitice. Ele erau continuu perfecționate chiar în perioada de construcție, pe măsură ce se descopereau date tehnico-tactice noi din experiența altor flote. La 17 ianuarie 1944, nemții au capturat un submarin pitic englez care încercase o acțiune de diversiune în Norvegia. Submarinul a fost trimis imediat cu avionul la Heiligenhafen unde specialiştii Grupării „K“ i-au studiat în amănunt toate caracteristicile pe care le-au comunicat apoi constructorilor submarinelor pitice germane.

În martie 1944, viceamiralul Helmut Heye predă funcția de şef de stat major al flotei şi ia comanda Grupării „K“, a cărei amploare creşte continuu, ca şi importanța care i se acordă. O dată cu aceasta, pregătirea grupării se intensifică şi mai mult. În gruparea „K“ se introduc torpile conduse de oameni şi vedete de asalt explozive, împreună cu personalul de deservire a acestora.

Primăvara anului 1944 găseşte pregătiți complet pentru acțiune pe primii luptători ai Grupării „K“, iar la centrul de pregătire sosesc şi primele mijloace de luptă. Este posibil acum să se organizeze primele detaşamente de asalt maritime din flota germană, care au primit denumirea prescurtată „MEK“[14]. Primele trei detaşamente au fost: M.E.K.-60, M.E.K.-65 şi M.E.K.-71.

Organizarea unui M.E.K. prevedea: un comandant (locotenent) 22 militari şi 15 maşini auto (2 autoamfibii, o bucătărie şi maşini de transport). În dotare se găseau rezerve de toate genurile pentru o durată de 6 săptămîni.

După realizarea acestui obiectiv, s-a desfăşurat în continuare într-un ritm rapid pregătirea de specialitate a conducătorilor de torpile şi a echipajelor submarinelor pitice. În paralel, în Italia, se definitiva pregătirea şi antrenamentul scafandrilor de luptă din grupa lui Burzian.

---

[14] M.E.K. — Marine Einsatz Kommando.

3

Pentru ca detaşamentele de asalt şi diversiune (M.E.K.) să-şi poată rezolva cu succes misiunile, era necesar să se cunoască în amănunt numeroase date referitoare la raionul în care se vor desfăşura acţiunile lor de luptă. Aceste date se refereau la: condiţiile geografice şi hidrografice, curenţii marini, configuraţia şi relieful litoralului, locurile favorabile pentru debarcare, formele caracteristice de teren pentru uşurinţa orientării, căile de acces favorabile către diferite obiective, date referitoare la populaţia din raionul respectiv (gen de oameni, dialect, obiceiuri), mijloace de legătură din raion etc., etc.

Am văzut că americanii şi englezii au rezolvat o parte din aceste probleme, necesare asigurării acţiunilor de debarcare, prin cercetare în secret, la faţa locului, executată cu scafandrii genişti. Nemţii însă aflaţi în maximă criză de timp, nu puteau recurge la acest procedeu. În primul rînd ei nu aveau pregătiţi scafandri genişti cu destinaţia specială de cercetare, şi timpul nu le permitea să-i pregătească pentru viitor. În al doilea rînd, acţiunea de cercetare a scafandrilor genişti necesita un personal numeros şi o perioadă de timp relativ mare. Însă, spre deosebire de acţiunile de debarcare, acţiunile de diversiune necesită intervenţia în timpul cel mai scurt asupra obiectivelor vizate, imediat ce situaţia o impune. Mai mult decît atîta, scafandrii genişti nici nu puteau obţine – chiar într-o perioadă mai lungă – toate datele necesare reuşitei unei acţiuni de diversiune pe litoralul inamic. În sfîrşit, spre deosebire de acţiunile de debarcare care sînt îndreptate spre un anumit raion, precis determinat anterior, acţiunile de diversiune vizează întregul teatru de acţiune sau majoritatea lui; ele sînt posibile în orice moment, oriunde situaţia, impune acţiunile respective.

Din toate aceste motive, nemții nu puteau adopta metoda cercetării la fața locului, indiferent ce mijloace ar fi folosit, şi atunci au recurs la o altă soluție. A fost constituit „Centrul de cercetări ştiințifice al Grupării „K“ (cu denumirea codificată „Raumkoppel“)”, care avea ca sarcină principală procurarea tuturor datelor necesare acțiunilor de diversiune cu ajutorul documentației ştiințifice.

Centrul funcționa în cel mai mare secret în oraşul Seneberge şi era condus de dr. Konrad Foppel, fostul director al muzeului de geografie din Leipzig. În cadrul centrului de cercetări lucrau numeroşi oameni de ştiință din cele mai variate domenii: geografi, hidrografi, meteorologi, geologi, matematicieni, fizicieni, lingvişti, etc.

Sursa principală a documentației o constituia o bibliotecă cu 30 000 de volume de lucrări de specialitate, alături de un imens număr de hărți, fotografii şi reviste. Exista un laborator foto foarte bine utilat, precum şi un numeros personal tehnic (cartografi, tipografi etc.).

În timpul activității Grupării „K“, centrul de cercetări ştiințifice a primit şi a rezolvat numeroase sarcini pentru desfăşurarea cu succes a acțiunilor proiectate. Iată numai un exemplu de astfel de misiune: „Să se reproducă în mod fidel litoralul de nord al insulei Corsica (descrieri, hărți, fotografii, scheme etc.). Să se indice cîteva locuri izolate, liniştite, nepopulate, în care o navă cu un pescaj de doi metri să poată acosta direct la mal pentru debarcarea oamenilor. Să se indice cele mai avantajoase căi de acces către interiorul insulei”. Misiunea a fost pe deplin rezolvată de către centrul de cercetări, după o muncă neîntreruptă de 20 de ore.

Activitatea multilaterală şi precisă a acestui centru de cercetări este caracterizată prin următoarea afirmație făcută de un participant la o acțiune a Grupării „K“ după înapoierea din misiune: „Cu toate că nu am fost niciodată în viața mea în acele locuri, totuşi cunoşteam atît de bine fiecare potecă, fiecare stîncă şi casă, ca şi cînd aş fi fost

unul dintre locuitorii acelui colț de pământ“.

Ce păcat că activitatea unui astfel de centru de cercetări ştiinţifice a servit războiului şi distrugerii, în loc să fie pus în slujba progresului şi a apropierii între oameni.

Capitolul V

JAPONIA RECURGE LA OAMENI DE SACRIFICIU SUB APĂ ŞI ÎN AER

• Oamenii de sacrificiu conducători de „torpile-vii“ (Kaitens) • Acţiunile piloţilor de sacrificiu (Kamikadze) • Folosirea scafandrilor de luptă în misiuni ofensive şi de apărare

1

Japonia a declanşat cel de-al doilea război mondial în Pacific cu tendința de cucerire a supremației în această parte a lumii, pentru a-şi asigura influența şi dominația în țările Asiei de sud-est.

Tendințele expansioniste ale Japoniei se loveau de interesele de aceeaşi natură ale S.U.A., care însă puteau dispune de o flotă mai puternică şi aveau resurse economice mai bogate pentru a-şi completa şi dezvolta această flotă.

Japonezii nu puteau realiza o superioritate absolută în Oceanul Pacific înainte de război şi presupuneau că nu o vor putea obține nici în timpul războiului. Bazîndu-se însă pe superioritatea inițială în portavioane şi în trupe de uscat, ei sperau ca – prin folosirea cu maximum de intensitate a acestor forțe principale – să-şi realizeze scopurile strategice înainte ca S.U.A. să poată trece la contraofensivă.

În paralel cu folosirea forțelor principale navale şi aeriene în războiul pe mare, japonezii preconizau şi pregătirea unor forțe speciale submarine, pentru a provoca

inamicului pierderi materiale cît mai mari, cu minimum de pierderi proprii.

Chiar de la prima operație, prin oare a fost dezlănțuit războiul din Pacific, operația de la Pearl Harbour, japonezii au folosit forțele „minore“ sub forma submarinelor pitice, care urmau să atace navele americane ancorate în raioane cu funduri mici. După cum se ştie, eficacitatea acțiunii submarinelor pitice japoneze la Pearl Harbour a fost nulă.

Tot cu această ocazie se naşte şi ideea folosirii torpilelor conduse de oameni, torpile care urmau să fie transportate cu submarine speciale pînă în apropierea raionului de acțiune. Pentru realizarea practică a acestei idei a luat ființă un centru experimental pe o insulă din apropierea bazei maritime militare Kure. În centrul experimental – denumit convențional „Baza 2“ – au fost create cîteva prototipuri de torpile care au fost ulterior treptat perfecționate. În ianuarie 1943, considerîndu-se perfectat ultimul prototip, a început producția în serie a torpilelor conduse de oameni, acestea fiind gata să între în dotarea flotei.

Conform hotărîrii Guvernului japonez şi a Ministerului de Război al Japoniei, noile torpile erau astfel construite încît conducătorul torpilei nu avea posibilitatea să se salveze în timpul acțiunii, mergînd la moarte sigură. Închis în interiorul torpilei conducătorul făcea corp comun cu această armă, transformînd-o într-o „torpilă-vie“. La lovirea țintei, în momentul exploziei, întregul ansamblu „torpilă-om“ dispărea fără urme, în mici fărîme, în mijlocul vîltorii provocate de explozie.

Comandamentul flotei japoneze, considerînd inuman acest mod de acțiune al oamenilor de sacrificiu conducători de torpile (sîntem abia la începutul anului 1943), a protestat pe lîngă Guvern şi Ministerul de Război, cerînd astfel modificarea torpilei, încît să se dea posibilitatea conducătorului să se salveze. A urmat o perioadă de discuții şi de controverse între cele două părți, fiecare

susținîndu-şi punctul de vedere. Pînă la urmă s-a căzut de acord ca torpilele să fie prevăzute cu un dispozitiv care, la 45 metri față de țintă, la comandă, să catapulteze omul din torpilă. Se creau astfel şanse minime pentru salvarea conducătorilor de torpile, dar – oricum – aceste şanse existau şi nimeni nu mai putea fi acuzat că trimite oamenii la moarte sigură, că îi împinge la sinucidere.

Rămîne de precizat însă un singur lucru. În întreaga perioadă în care au fost utilizate „torpilele-vii“ japoneze, în toate cazurile în care acestea au acționat, *dispozitivul de salvare nu a fost folosit niciodată.* Să fi fost oare atît de mare dorința conducătorilor de torpile de a muri cu orice preț pentru împărat atunci cînd ştiau că, obținînd aceleaşi rezultate, îşi pot salva viața? Noi credem că nu. Este mai uşor de presupus că dispozitivul de salvare, chiar dacă era creat, pentru ridicarea moralului conducătorilor de torpile, el nu era în stare de funcționare.

Conducătorii de torpile japonezi ca şi torpilele folosite purtau denumirea simbolică de „KAITENS“ – ceea ce înseamnă „drumul spre paradis”.

În februarie 1943 „torpilele-vii“ sînt introduse în dotarea flotei japoneze şi în curînd îşi încep acțiunea în apele Oceanului Pacific.

2

La sfîrşitul anului 1943 şi la începutul anului 1944, japonezii încep să înțeleagă că se apropie de prăbuşire, că războiul evoluează în mod nefavorabil lor şi că în curînd îl vor pierde. Este perioada în care şi Germania ajungea cam la aceleaşi concluzii. Prin folosirea diferitelor arme noi (proiectilele „V-l“ şi „V-2“) sau a forțelor „minore“, încercau să amîne pe cît posibil dezastrul.

În fața acestei situații, japonezii iau măsuri excepționale pentru apărare, însă merg pe o altă cale decît aliații lor germani. Bazîndu-se pe întreaga muncă educativă anterioară, de distrugere a personalității şi de

cultivare a fanatismului, muncă intensificată la maximum în timpul războiului, conducerea militară a Japoniei a hotărît să exploateze spiritul de sacrificiu şi fanatismul care au fost sădite în sufletul soldaților japonezi, mai ales în al celor proveniți din rîndurile clasei exploatatoare.

Ia astfel ființă acțiunea piloților de sacrificiu, denumiți în mod simbolic „KAMIKADZE", adică „vîntul divin". Aceştia pilotau avioane încărcate cu exploziv şi executau picajul asupra țintelor inamice, pînă la ciocnirea cu acestea. În momentul izbirii țintei se producea explozia prin intermediul unui aparat de aprindere mecanic.

Conducerea militară şi politică a Japoniei a desfăşurat o vastă propagandă artificială, pentru preamărirea acestui gen de acțiune, pentru a încerca să demonstreze caracterul sublim al sacrificiului pentru împărat şi imperiu. Piloții de sacrificiu, ca şi conducătorii de „torpile-vii", unelte oarbe în mîinile comandamentului militar japonez, urmau în perioada de pregătire un ritual deosebit. Ei depuneau jurămîntul de credință într-un cadru solemn şi înainte de „atacul sfînt" îmbrăcau o uniformă specială de ceremonie. Deviza cu care erau mistificați prevedea că „după moarte ei vor ajunge în cer, unde se găsesc sufletele eroilor naționali ai Japoniei".

Primele acțiuni „Kamikadze" au avut loc la 25 octombrie 1944, în timpul operației de la Insula Leyte, din Arhipelagul Filipinelor. Obiectivul principal al atacului îl constituiau navele mari de suprafață (navele de linie, portavioanele, crucişătoarele) şi transportoarele cu trupe. Totuşi, din octombrie 1944 şi pînă la terminarea războiului din Pacific, deşi au distrus peste o sută de nave diferite, miile de piloți de sacrificiu au reuşit să scoată din luptă, dintre navele mari, numai două portavioane. La operația din Insula Okinawa, de exemplu, începînd din aprilie 1945, timp de cîteva luni au fost folosiți 1 900 piloți de sacrificiu. Aceştia au scufundat un număr de numai 26 de nave diferite, cea mai mare navă fiind din clasa distrugătoarelor.

Piloții „kamikadze“ au fost împinşi fără rost la sinucidere; sacrificiul lor inutil nu a putut cu nimic înlătura dezastrul inevitabil şi nici măcar să amîne momentul înfrîngerii totale.

De fapt, acțiunea „kamikadze“ nu se încadrează în acțiunea forțelor submarine de asalt şi diversiune, ci este o variantă aparte, specific japoneză, de asalt din aer cu sacrificiul inevitabil al vieții. Am citat-o totuşi aici întrucît – pe de o parte – piloții de sacrificiu au acționat în majoritate asupra navelor, pe teatrul maritim, iar – pe de altă parte – comandamentul aviației japoneze care a dus la moarte pe aceşti piloți a inițiat şi o acțiune din domeniul războiului submarin „minor“ despre care vom vorbi mai jos.

*

* *

În anul 1944, aviația japoneză organizează unități speciale de scafandri de luptă constituiți pe echipe denumite „FUKURUI” („dragonii fericirii"). Misiunile acestor echipe constau în executarea cercetării submarine şi a acțiunilor de diversiune şi de distrugeri diferite.

Scafandrii de luptă aveau în dotare aparate de respirat cu oxigen care le dădea posibilitatea să se deplaseze pînă la o adîncime de 60 metri, cu viteza de 2 km pe oră.

Comandamentul japonez preconiza ca pînă în anul 1945 să pregătească şi să instruiască un număr de 6 000 scafandri de luptă. Întrucît voluntarii s-au dovedit a fi insuficienți, s-a trecut la recrutarea obligatorie a oamenilor din diferite arme.

Şi în activitatea „dragonilor fericirii” a fost aţîțat adesea fanatismul soldaților japonezi. Întrucît încărcătura de exploziv care trebuia pusă sub chila navelor inamice nu prezenta de multe ori siguranță în funcționarea mecanismului de aprindere, scafandrii de luptă erau obligați să se apropie de navă şi să izbească de corpul ei

încărcătura, provocînd astfel explozia cu sacrificiul vieții lor.

Imitînd pe „kamikadze" şi pe „kaitens", sute de „dragoni ai fericirii" s-au adăugat la numărul acelora care au fost împinşi la sinucidere în numele unui ideal iluzoriu, pentru realizarea unor scopuri sortite de mult unui faliment inevitabil.

Pentru combaterea submarinelor americane şi a scafandrilor de luptă americani, japonezii au organizat în fața principalelor baze şi porturi poziții submarine. În fața portului Tokyo, de exemplu, au fost constituite trei astfel de poziții submarine.

O poziție submarină era organizată în felul următor: în locul stabilit se scufunda o navă comercială care servea drept navă-bază pentru scafandrii de luptă. În interiorul navei era construit un compartiment etanş cu capac de intrare şi ieşire. În interiorul compartimentului aveau loc 40 – 50 scafandri de luptă, însă în mod obişnuit făceau de serviciu doar cîțiva. Stațiile hidroacustice cu care era prevăzut compartimentul nu permiteau nici unui submarin să pătrundă neobservat în bază. În dotarea poziției submarine se mai găseau şi trei tuburi lanstorpile, precum şi rezerve de alimente pentru zece zile.

Poziția avea legătură telefonică cu punctul de comandă al bazei, pentru alarmare. În momentul alarmei, aproximativ 40 scafandri de luptă, gata de acțiune, plecau din port cu încărcături de exploziv pentru executarea misiunilor ordonate.

În legătură cu acțiunile de luptă ale scafandrilor japonezi nu se dispune de date suficiente. Totuşi, pe timpul operațiilor de desant ale S.U.A. în insulele ocupate de japonezi s-au semnalat adesea explozii inexplicabile sub chila unor nave de desant, fără însă ca acestea să influențeze cu nimic desfăşurarea debarcării. Se presupune că a fost vorba de muşcăturile „dragonilor fericirii".

*

* *

Istoria nu va ierta niciodată pe aceia care, indiferent de motive, au timis în mod deliberat la moarte sigură mii de tineri japonezi. O parte din ei şi-au făcut „harakiri" după capitularea Japoniei, dar principalii vinovați au rămas şi fac acum temenele în fața foştilor inamici.

Lăsînd deoparte alte considerente, să analizăm pe scurt numai greşeala de calcul a acestor oameni, greşeală care porneşte în primul rînd de la supraestimarea forței economice şi a capacității militare a Japoniei, pe de o parte, şi subestimarea forței economice a S.U.A., pe de altă parte. În tot timpul războiului şi mai ales în a doua perioadă a lui, Japonia a folosit toate formele şi mijloacele posibile – de la cele clasice, pînă la cele disperate – pentru schimbarea raportului de forțe, inițial în scopul obținerii victoriei, iar mai la urmă în scopul încheierii unei păci avantajoase.

Cum s-au petrecut însă în realitate lucrurile? În 1941, la începutul războiului din Pacific, raportul de forțe navale şi aeriene se prezenta astfel (la numărător S.U.A., la numitor Japonia): aviație purtată – 220/575; nave de linie – 14/4; portavioane – 3/10; crucişătoare – 39/35; distrugătoare – 114/74; submarine – 70/51.

Rezultă că la începutul războiului Japonia avea superioritate față de S.U.A., numai în portavioane şi în aviație purtată. După trei ani de război, în 1944, S.U.A. erau superioare față de Japonia: în aviație – de trei ori, în nave de linie – de două ori; în portavioane – de trei ori; în alte clase de nave – de două ori. În acest an, Japonia trece la metodele disperate pentru schimbarea raportului de forțe. Cum se prezenta situația după încă un an, timp în care mii de „kamikadze", „kaitens" şi „fukurui" au fost împinşi la sinucidere? În loc ca raportul de forțe să se schimbe în avantajul Japoniei, în anul 1945 S.U.A. aveau

față de Japonia următoarea superioritate de forțe: – în aviație – de cinci ori (în 1944 de trei ori); în nave de linie – de cinci ori (în 1944 de două ori); în portavioane şi alte clase de nave – de peste zece ori (în 1944 – de 2-3 ori).

Şi mai evidentă apare evoluția raportului de forțe dacă ne referim numai la submarine. După cum s-a văzut, Japonia începe războiul cu 51 submarine, pierde în timpul războiului 130 submarine şi termină războiul cu 12 submarine. S.U.A. aveau la începutul războiului 70 submarine, pierd 52 submarine şi termină războiul cu peste 200 submarine. Raport de forțe la terminarea războiului – 1 6 : 1 în favoarea S.U.A.

O politică greşită duce la calcule greşite şi la rezultate dezastruoase – iată învățămîntul istoriei de care nu a vrut să țină seama conducerea Japoniei.

Condițiile generale tehnice care au permis crearea noilor forțe şi mijloace submarine de asalt şi diversiune constă în perfecționarea aparaturii de respirat sub apă, a torpilelor şi a submarinelor. Au fost dezvoltate la maximum şi adaptate noilor scopuri caracteristicile pozitive ale submarinelor şi torpilelor, eliminîndu-se – pe cât posibil – caracteristicile lor negative.

Condițiile politice şi militare ale apariției noii arme au fost însă diferite de la o țară la alta. Din documentația existentă rezultă că în al doilea război mondial forțele „minore" au fost folosite de Italia (unde îşi au de altfel şi originea), Germania, Japonia, S.U.A. şi Anglia. Italia şi Japonia urmăreau, prin utilizarea lor, schimbarea raportului de forțe pe teatrul maritim, avînd o inferioritate inițială şi apoi un raport de forțe din ce în ce mai defavorabil față de inamic. În plus, Japonia – în ultimele zvîrcoliri ale agoniei – a recurs şi la metoda disperată a folosirii oamenilor de sacrificiu. Germania, în lipsă de alte posibilități „majore" în războiul pe mare, încerca de asemenea să amîne deznodămîntul fatal care se contura din ce în ce mai precis în ultimul an de război. S.U.A. au

folosit dintre forțele „minore” numai scafandrii genişti pentru a asigura reuşita maximă a acțiunilor de debarcare şi a micşora pierderile în oameni şi tehnică de luptă. În sfîrşit, Anglia a recurs la războiul submarin „minor”, pe de o parte, din teama de a nu pierde navele mari de luptă şi a rămîne astfel în inferioritate față de S.U.A., iar, pe de altă parte, pentru asigurarea debarcării din Normandia.

De remarcat că, în cadrul blocului fascist mai ales, aliații nu îşi transmiteau secretele militare în general şi mai ales secretele referitoare la noua armă.

Indiferent de cauzele politice şi militare specifice care au determinat apariția şi folosirea noii arme în fiecare din aceste țări, o concluzie comună rămîne pentru toate: nici una nu şi-a atins pe deplin scopurile fixate, cu anumite rezerve pentru Anglia şi S.U.A. ale căror forțe armate luptau în numele unor idei progresiste. Soarta unui război nu s-a putut şi nici nu se va putea niciodată decide prin mijloace extremiste, în lipsa potențialului economic şi militar necesar.

PARTE A DOUA

"OAMENII AMFIBII" ÎN LUPTĂ

Povestirea fantastică „Omul amfibiu" a scriitorului sovietic Beleaev, precum şi filmul cu acelaşi titlu realizat după această povestire ne introduc în lumea misterioasă submarină, plină de farmec şi de neprevăzut, în care un om se mişcă liber, mai uşor decît la suprafaţa pămîntului, plutind lin în cele trei dimensiuni ale spaţiului submarin şi respirînd cu aceeaşi uşurinţă ca în atmosferă. Ichtiandro, creaţia doctorului Salvador, este o fiinţă imaginară căreia o parte din plămînul omenesc i-a fost înlocuită printr-un plămîn de rechin şi care are astfel posibilitatea să respire atît în apă cît şi în aer. O astfel de operaţie nu a fost realizată pînă în prezent şi fiinţe jumătate om, jumătate peşte, aparţin deocamdată de domeniul ficţiunii.

Totuşi omul a reuşit să pătrundă sub apă, unde să se mişte în deplină libertate, fără nici o legătură cu suprafaţa, la fel ca şi peştii. Neavînd posibilitatea să respire sub apă cu ajutorul plămânilor, omul şi-a luat cu el de la suprafaţă o anumită provizie de aer sau de oxigen pe care să o folosească la respiraţia în adîncuri. Şi astfel, omul a reuşit să se transforme – pentru o scurtă perioadă de timp – într-un veritabil „om amfibiu".

Primele aparate de respirat sub apă, de o construcţie simplă şi cu posibilităţi limitate, au fost folosite iniţial doar pentru salvarea echipajelor de pe submarinele avariate în imersiune, lipsite de capacitatea de a reveni la suprafaţă. În preajma şi în timpul celui de-al doilea război mondial apar însă scafandrii autonomi care folosesc aparate de respirat cu caracteristici îmbunătăţite, scafandri care încep

să fie folosiți în diferite misiuni de luptă, căpătînd denumirea de „scafandri de luptă“ sau „înotători de luptă”, sau „luptători submarini”, sau „oameni broască” (după înotătoarele de cauciuc în formă de labe de broască pe care le purtau la picioare).

Sub denumirea cea mai frecvent întîlnită de „scafandri de luptă“ trebuie să înțelegem oameni special instruiți, dotați cu aparatură de scafandru autonom, folosiți în misiuni de diversiune împotriva obiectivelor navale, submarine sau terestre, misiuni de distrugere în secret a acestor obiective, precum şi în misiuni de cercetare submarină.

Unele state au folosit în timpul războiului scafandri de luptă pentru distrugerea cu încărcături de exploziv a navelor mari de luptă şi a transportoarelor inamicului. Pentru rezolvarea acestei misiuni, scafandrii de luptă acționau de la uscat sau erau transportați pînă în raionul de acțiune cu submarine ori cu alte mijloace. Au existat, de asemenea, scafandri de luptă care au acționat pe fluvii (mai precis sub apa acestor fluvii) pentru distrugerea podurilor pe care se efectuau transporturile de trupe şi materiale ale inamicului. În sfîrşit, în timpul războiului a luat naştere un gen aparte de scafandri de luptă folosiți pentru asigurarea acțiunilor de debarcare a desantului maritim, pentru cercetarea submarină a sectorului de debarcare, determinarea condițiilor geografice şi hidrografice din raion, descoperirea barajelor antidesant şi a obstacolelor submarine şi distrugerea lor. Scafandrii de luptă folosiți în astfel de misiuni au fost numiți „scafandri genişti“.

Să urmărim modul în care au acționat aceşti scafandri de luptă în timpul celui de-al doilea război mondial pe diferite teatre maritime, scopurile urmărite şi rezultatele obținute.

Capitolul I

ECHIPAMENTUL, ARMAMENTUL ŞI MODUL GENERAL DE ACŢIUNE AL SCAFANDRILOR DE LUPTĂ

- **Costume speciale, aparate de respirat cu oxigen, instrumente auxiliare şi încărcături de exploziv – iată completul de luptă al „oamenilor amfibii“. • Antrenamentul şi modul de acţiune al scafandrilor de luptă care pleacă de la uscat.**
- **Scafandrii de luptă acţionînd din submarine pitice**

1

Condițiile deosebite ale mediului subacvatic impun oamenilor care încearcă să pătrundă în el, în afara unor însuşiri fizice dezvoltate şi a unei înalte rezistențe a organismului, luarea unor măsuri de protecție corespunzătoare. Pentru scafandrii de luptă aceste măsuri se referă în primul rînd la apărarea corpului împotriva frigului printr-un echipament special, precum şi la posibilitatea respirației libere sub apă un timp cît mai îndelungat.

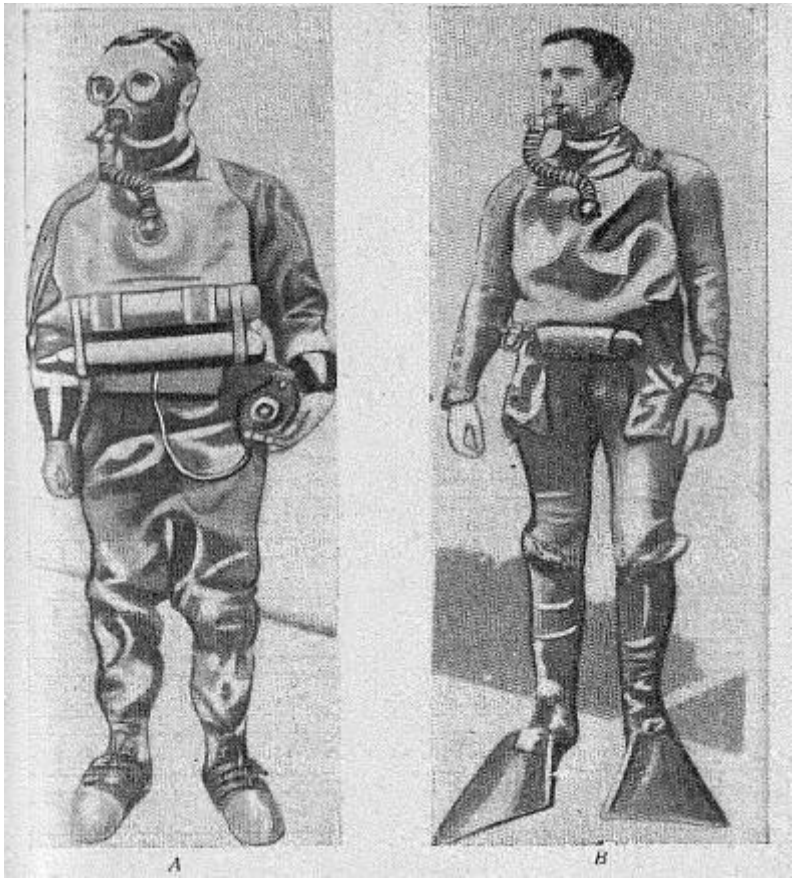
Scufundarea în apă în condiții obişnuite nu pune probleme prea dificile şi nu necesită măsuri speciale. Dar în aceste cazuri, timpul de rămînere în apă este limitat de capacitatea omului de a-şi opri respirația (60 – 90 secunde), vederea liberă sub apă este îngreunată, înotul nu oferă o viteză prea mare şi necesită eforturi destul de mari, iar la anumite latitudini răceala apei devine pătrunzătoare, dacă nu chiar insuportabilă.

Scafandrul de luptă nu poate acționa însă în aceste condiții obişnuite. Pentru rezolvarea misiunilor primite, el trebuie sa stea în apă un timp îndelungat (una la două ore cel puțin), trebuie să vadă bine sub apă, să nu aibă stînjenită vederea de contactul nemijlocit al ochiului cu apa mării. El trebuie să înoate cu uşurință, cu o viteză cît mai mare, depunînd eforturi minime. În sfîrşit, la acțiunea în apele cu temperaturi scăzute, corpul său trebuie să fie protejat împotriva răcelii mediului în care înoată.

Din toate aceste motive, primele materiale strict indispensabile din dotarea scafandrului de luptă sînt costumul şi aparatul de respirat sub apă.

Costumul special al scafandrului de luptă nu are nimic complicat în el şi, în principiu, este de acelaşi sistem în toate țările în care a fost folosit. Diferă numai detaliile şi aspectul exterior.

Partea principală a costumului este constituită dintr-un combinezon impermeabil de cauciuc foarte subțire, elastic şi rezistent, care îmbracă întreg corpul, de la gît pînă la încheieturile mîinilor şi la tălpile picioarelor. Unele combinezoane erau formate dintr-o singură piesă, iar altele (la germani, de exemplu) din pantaloni şi bluză. În acest ultim caz, echiparea cu costumul se făcea în felul următor. Pantalonii de cauciuc, care țineau loc şi de ciorapi şi de papuci şi se terminau la partea superioară printr-un tub elastic, erau traşi de scafandru pînă la subțiori apoi răsfrînți în jos pînă sub şolduri. Bluza de cauciuc, îmbrăcată peste cap, ajungea cu marginea ei inferioară sub şolduri, suprapunîndu-se peste marginea superioară a pantalonilor. După aceea, scafandrul prindea cu mâinile marginile bluzei şi ale pantalonilor, le ridica pînă la piept apoi le răsfrîngea din nou în jos pînă la brîu. În felul acesta, cauciucul pantalonilor şi al bluzei se suprapunea în mai multe straturi pentru a împiedica pătrunderea apei printre cele două piese ale costumului.



A – Costum de scafandru de luptă tip italian; în locul labelor de cauciuc se utilizează bocanci cu tălpi deplumb şi mască de oxigen cu baloane de mare capacitate. Aceste costume sînt destinate în special pentru mersul pe fundul apei; *B* – Costum uşor de scafandru de luptă tip german. Aparatul de respirat tip „DRAEGER“, de format mic, model 1940. Costumul este purtat de Herbert Klein, fost campion mondial de înot, ulterior încorporat în gruparea „K”.

În sfîrşit, scafandrul aplica peste ultima margine a îmbinării dintre bluză şi pantaloni un cordon de cauciuc lat de 25 cm, prevăzut cu o soluție de lipit (tip leucoplast). Costumul devenea astfel perfect etanş, atît pentru apă cît şi pentru aer.

La încheieturile mîinilor şi la gît, bluza era prevăzută cu manşoane de stofă cauciucată, care făceau o aderenţă perfectă, pe o lăţime suficient de mare, cu suprafaţa pielii, realizînd etanşeitatea şi în aceste regiuni marginale ale costumului.

În funcţie de temperatura apei în raionul de acţiune, sub combinezonul de cauciuc se putea îmbrăca un costum mai gros de flanelă, un costum călduros de lînă pufoasă sau – pentru regiunile mai reci – chiar un costum din blană de iepure.

Pe cap, scafandrul punea o caschetă de cauciuc pentru a-şi proteja urechile, iar în picioare – înotătoare speciale de cauciuc, de forma labelor de broască, care uşurau înotul şi măreau viteza la înaintare. Mîinile puteau rămîne libere în apă sau erau prevăzute cu mănuşi tot din cauciuc.

Îmbrăcat cu un astfel de costum, scafandrul de luptă se putea deplasa cu uşurinţă pe sub apă, fără să fie stînjenit în mişcări şi fără să-şi piardă căldura corpului în apa rece în care era obligat să acţioneze.

Uneori, peste combinezonul etanş de cauciuc se îmbrăca un alt combinezon neetanş, din pînză subţire, care avea rolul să protejeze costumul de cauciuc împotriva corpurilor ascuţite care puteau să-l găurească sau să-l zgîrie, precum şi să asigure în mai bune condiţii camuflajul scafandrului. Tot în scop de camuflaj, faţa, şi mîinile scafandrului erau acoperite cu o vopsea neagră şi se prindeau de casca de pe cap ierburi de mare sau o plasă de culoare verde.

Scopul acestor măsuri de camuflaj era de a împiedica inamicul să observe scafandrul de luptă, care, în acţiunea sa nocturnă, se apropia cu capul la suprafaţa apei pînă la o anumită distanţă de obiectiv sau chiar pînă la obiectiv. Capul astfel camuflat al scafandrului era foarte greu, dacă nu chiar imposibil de descoperit. Presupunînd chiar că ar fi putut fi văzut cu ajutorul proiectoarelor, capul se confunda

foarte uşor cu o pată de ulei, o grămăjoară de gunoi sau un mănunchi de alge marine.

Dacă, pentru rezolvarea unor misiuni speciale, scafandrul nu trebuia să înoate, ci să se deplaseze mergînd pe fund, atunci în locul înotătoarelor de cauciuc se îmbrăcau ghete speciale cu tălpi grele de plumb, asemănătoare cu ale scafandrilor obişnuiți.

Aparatul de respirat sub apă constituie un alt element important din dotarea scafandrului de luptă, mai important chiar decît costumul special care, în apele calde, poate fi înlocuit printr-un simplu costum de baie obişnuit. Aparatul de respirat este însă absolut necesar în orice situație în care scafandrul trebuie să acționeze mai mult timp sub apă.

În anii de după război a făcut o oarecare vîlvă aparatura de scafandru autonom „Cousteau-Gagnan“, după numele realizatorilor aparatului. Scafandrul autonom înzestrat cu acest aparat foloseşte pentru respirația sub apă aerul comprimat la mare presiune în trei rezervoare, aer care înainte de a fi inspirat este adus la presiunea mediului înconjurător printr-un reductor de presiune şi un regulator. Aerul expirat se ridică în sus sub forma unui mănunchi de bule străvezii, care se observă foarte bine la suprafața apei.

Scafandru de luptă cu un echipament uşor (mască cu circuit deschis), ieşind din apă.

Scafandru de luptă american echipat cu aparatul de respirat cu circuit închis, tip „LAMBERTSEN”, utilizat în al doilea război mondial.

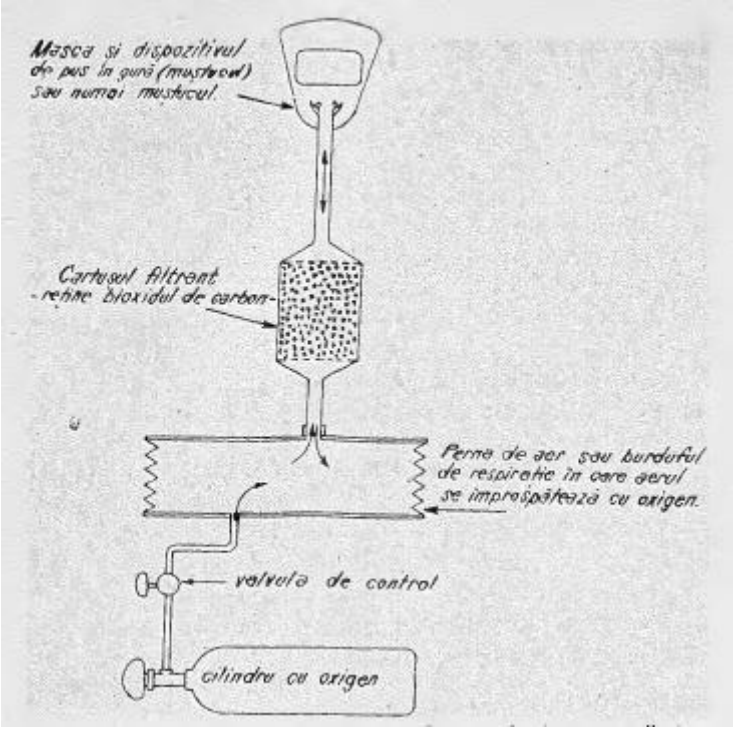
Ideea aparatelor de respirat bazate pe acest principiu exista şi în timpul războiului, însă desigur că aceste

aparate nu puteau fi folosite de către scafandrii de luptă. Pentru a-şi îndeplini misiunea, ei trebuiau să se apropie absolut neobservaţi de obiectivul vizat. Bulele de aer observate la suprafaţă ar fi demascat prezenţa scafandrului şi astfel nu numai că se rata misiunea primită, ci însăşi viaţa scafandrului de luptă era periclitată.

De aceea aparatul de respirat al scafandrului de luptă trebuia să aibă la bază un alt principiu. Era necesar ca un astfel de aparat să funcţioneze cu aer în circuit închis, pentru ca nici o urmă de aer expirat să nu răzbată la suprafaţa apei. Soluţia la care s-a ajuns, a fost de a folosi aparatele de respirat cu oxigen destinate pentru salvarea echipajelor submarinelor, aparate care funcţionează cu circuit de aer închis şi cărora li s-au adus îmbunătăţirile necesare.

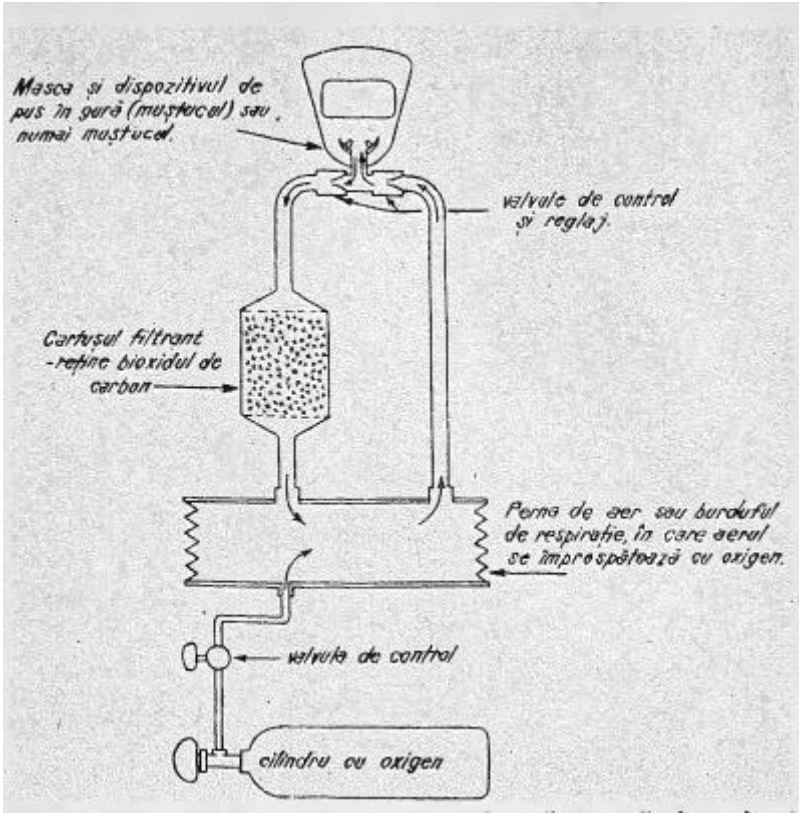
Principiul de funcţionare al unui astfel de aparat este cît se poate de simplu. El reproduce pe scară mică întregul proces care are loc în compartimentele etanşe ale unui submarin aflat în imersiune. Se ştie că, în aceste compartimente, bioxidul de carbon din aerul viciat, expirat de echipaj, este absorbit cu ajutorul unei substanţe speciale, cum ar fi: hidroxidul de calciu – Ca $(OH)_2$ – varul stins; hidroxidul de potasiu (KOH) – potasa caustică; hidroxidul de sodiu (NaOH) – soda caustică etc. Concomitent, aerul din compartimente, purificat parţial de bioxid de carbon însă sărăcit de oxigenul reţinut de organism, este îmbogăţit treptat cu oxigen aflat sub presiune în butelii speciale. În felul acesta, cantitatea de aer existentă într-un compartiment etanş poate fi folosită mai mult timp.

În aparatul de respirat cu oxigen, lucrurile se petrec identic. O pernă etanşă, prinsă de pieptul scafandrului, joacă rolul de cameră de aer sau de plămîn fals, auxiliar. În partea superioară a camerei se găseşte cartuşul absorbant de la care pleacă un tub de legătură spre gura sau spre masca scafandrului.



Schema de principiu a aparatului de respirat sub apă (mască de oxigen) cu circuit închis sistem „pendul". În acest sistem aerul expirat şi inspirat trece prin cartuşul filtrant. Sistemul este folosit la aparatele italiene şi engleze.

În partea inferioară a pernei pătrunde tubul de legătură cu buteliile de oxigen sub presiune. Ambele tuburi de legătură sînt prevăzute cu ventile, iar tubul inferior şi cu un reductor de presiune. În timpul funcționării aparatului, ventilul tubului superior este deschis în permanență.

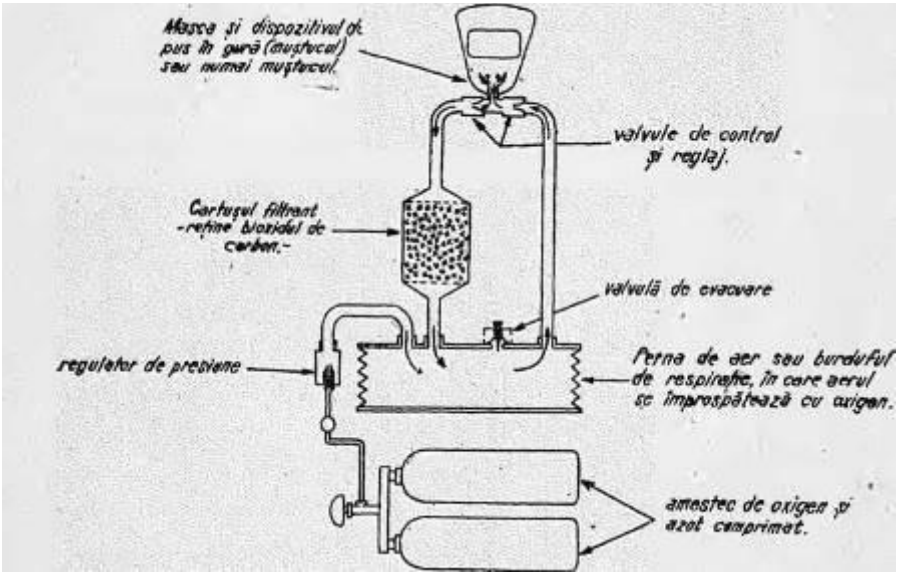

Masca şi dispozitivul de pus în gură (muştucul) sau, numai muştucul.
valvule de control şi reglaj.
Cartuşul filtrant -reţine bioxidul de carbon
Perna de aer sau burduful de respiraţie, în care aerul se împrospătează cu oxigen.
valvula de control
cilindru cu oxigen

Schemă de principiu a aparatului de respirat sub apă (mască de oxigen) cu circuit închis sistem circulaţie continuă. În acest sistem aerul expirat trece prin cartuşul filtrant şi aerul inspirat vine direct din perna de aer (burduful de respiraţie). Acest sistem este folosit la aparatele americane, franceze şi germane.

Scafandrul inspiră aerul din camera de aer prin tubul superior şi apoi îl expiră prin acelaşi tub. Aerul expirat trece prin cartuşul absorbant care reţine bioxidul de carbon şi ajunge din nou în camera de aer. La anumite intervale de timp, cînd scafandrul simte nevoia, se deschide ventilul tubului de legătură inferior şi astfel aerul din pernă este îmbogăţit treptat cu oxigenul sosit din

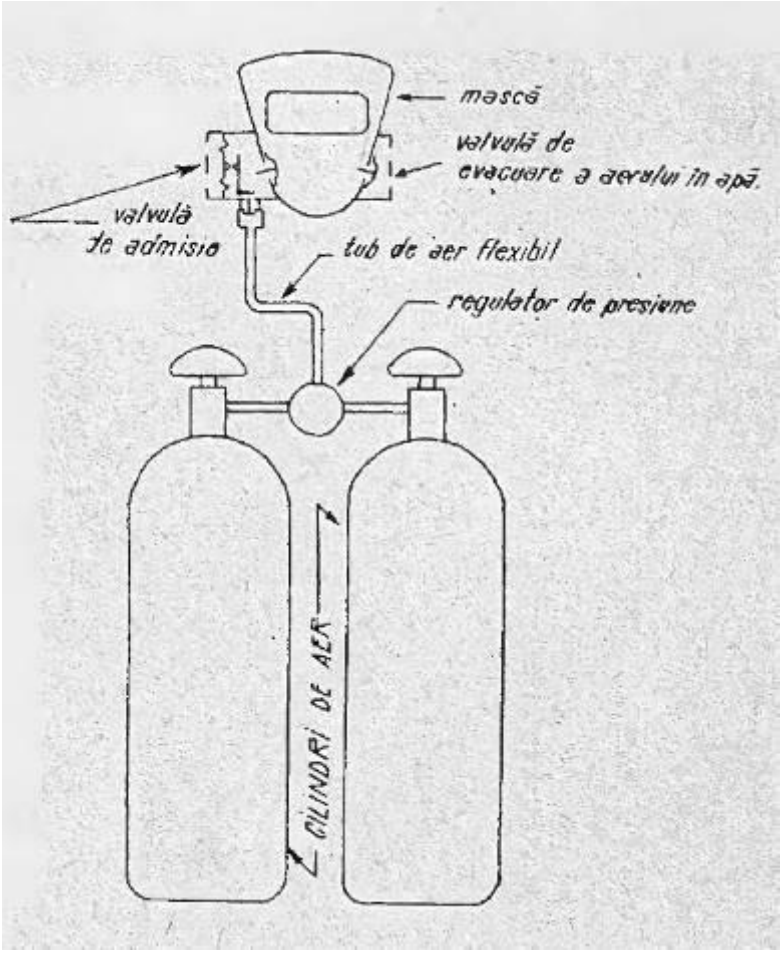
butelii. Acest principiu de funcționare a fost folosit, fără excepție, 1a toate aparatele de respirat ale scafandrilor de luptă care au acționat în cel de-al doilea război mondial. Difereau numai detaliile de construcție, de la un stat la altul.Nu are însă nici o importanță faptul că unii purtau buteliile de oxigen pe piept, alții pe spate, în poziție orizontală sau verticală, că germanii îşi numeau aparatul „Dräger“, americanii „Jack Brown“, englezii „MK-IV“ şi aşa mai departe. Singurul element distinctiv care merită să fie reținut este faptul că unii scafandri de luptă (germani, de exemplu) nu foloseau mască, în timp ce alții (majoritatea celorlalte țări) foloseau măşti de diferite tipuri.

La scafandrii fără mască, tubul superior de legătură era introdus direct în gură, prin intermediul unui muştiuc. Aceşti scafandri de luptă, acționînd numai pe timp de noapte, se apropiau pînă la țintă cu capul bine camuflat la suprafața apei. Numai lîngă bordul navei introduceau în gură tubul de respirație şi foloseau aparatul pe timpul cît îşi îndeplineau misiunea sub apă. Lucrau desigur cu ochii închişi, acționînd numai prin pipăit. Masca nu le-ar fi fost de nici un folos deoarece tot nu ar fi putut vedea nimic în întunericul de nepătruns de sub apă. După executarea misiunii, scafandrii se îndepărtau de victima lor tot cu capul la suprafață, respirînd aerul din atmosferă, ca orice înotător obişnuit.


Masca şi dispozitivul de pus în gură (muştecul) sau numai muştecul.
valvule de control şi reglaj.
Cartuşul filtrant -reţine bioxidul de carbon.-
valvulă de evacuare
regulator de presiune
Perna de aer sau burdufuf de respiraţie, în care aerul se împrospătează cu oxigen.
amestec de oxigen şi azot comprimat.

Aparat de respirație sub apă (masca de oxigen) cu circuit semiînchis. Acest sistem are toate componentele aparatelor cu circuit închis, în plus are două baloane cu un amestec de oxigen cu azot în cantitate mare, dînd posibilitatea ca aerul din perna de aer să fie schimbat, evacuîndu-se la intervale anumite prin valvula de evacuare. În acest caz ieşirea din funcțiune a cartuşului filtrant nu duce la asfixierea omului, deoarece acesta are posibilitatea să respire amestecul de azot şi oxigen direct din butelii.

Scafandrii din cealaltă categorie respirau aerul de sub o mască la care era racordat tubul superior de legătură. Aceştia fie că foloseau aparatul de respirat pe tot timpul acțiunii (mai ales cînd erau transportați cu submarinele), fie că înotau un timp cu capul la suprafață şi îşi puneau masca aparatului în apropierea țintei (de regulă cînd plecau de la uscat).

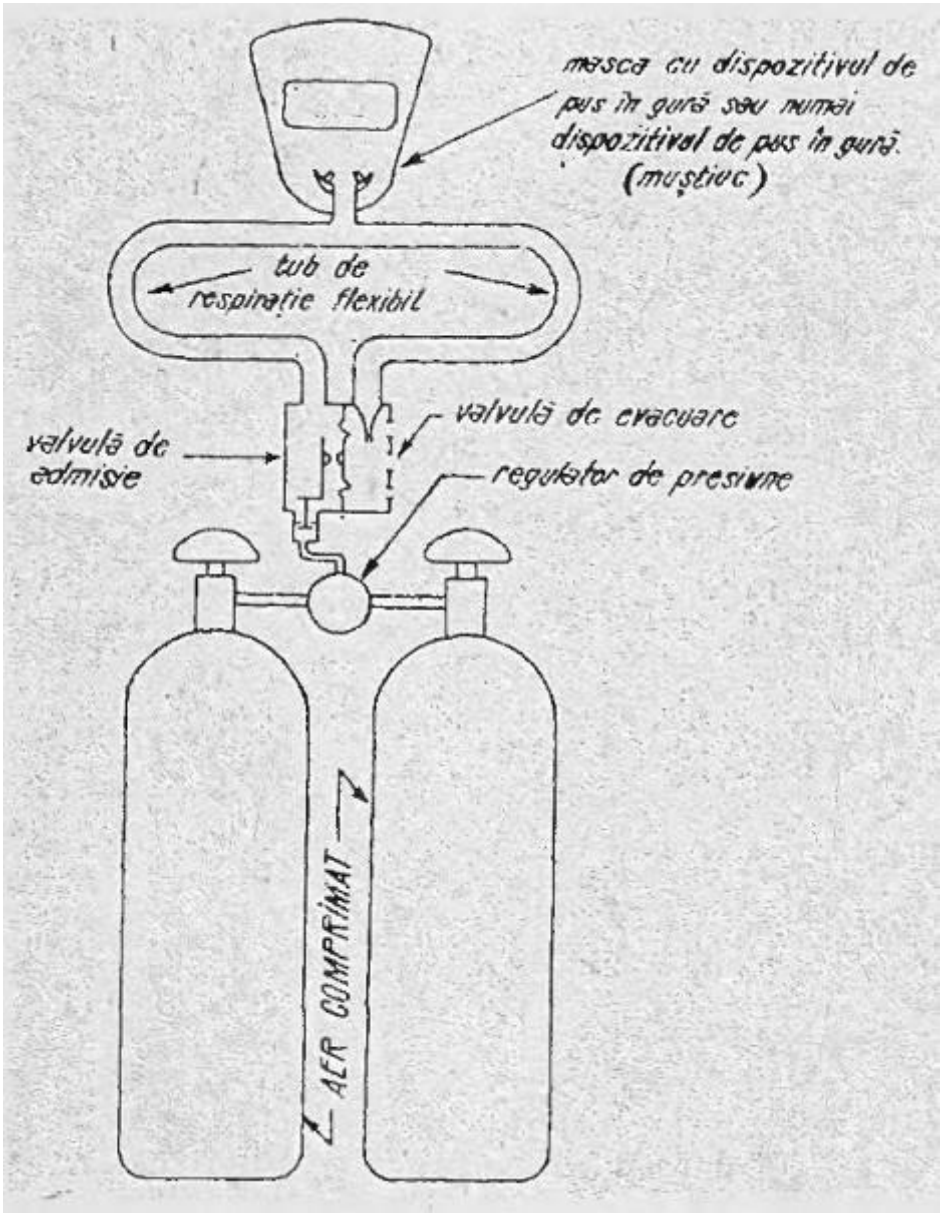


Schema de principiu a unui aparat de respirat sub apă cu circuit deschis avînd valvula de admisie la mască

Performanțele realizate de scafandrii de luptă cu ajutorul aparatului de respirat descris sînt variabile, de la un tip de aparat la altul, precum şi în funcție de o serie de factori. Adîncimea la care se putea scufunda scafandrul cu un astfel deaparat nu depăşea de regulă 25 metri. Coborîrea sub această adîncime era foarte grea şi legată de mari riscuri. Întrucît scafandrii de luptă acționau mai ales împotriva navelor şi în apropierea plajelor de debarcare, ei nu erau nevoiți să coboare de obicei la adîncimi sub 10 – 15 metri.

Durata de funcționare a aparatului era, deasemenea variabilă, deoarece cantitatea de oxigen folosită depinde de particularitățile fizice ale scafandrului, de adîncime, de caracterul lucrărilor executate, etc. Se poate indica limita minimă de funcționare – 30 minute şi limita maximă – 90 minute.

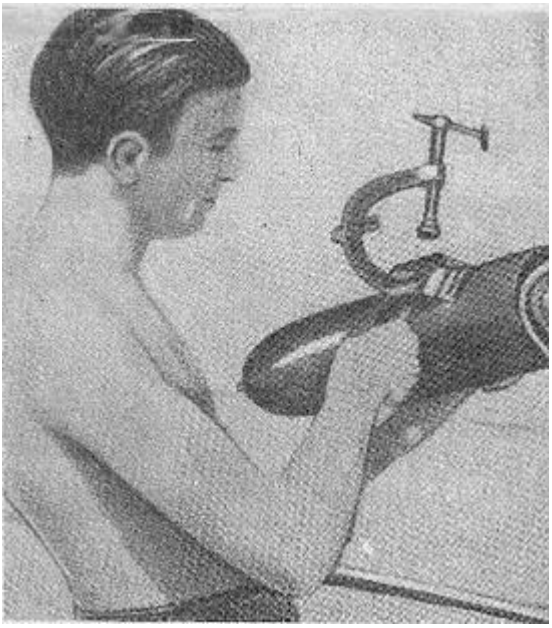
În afară de costum şi de aparatul cu oxigen, în dotarea scafandrului de luptă semai includ şi o serie de *instrumente auxiluare*. La mîna scafandrului se găseşte un compas-brățară etanş, cu ac şi cu cadran fosforescent, absolut indispensabil pentru orientarea în adîncul întunecat al apei unde nu există nici un reper. De o centură legată la brîu atîrnă un pumnal în teaca lui, uneori chiar un pistolet, cleşti sau foarfeci pentru tăierea plăşilor de sîrmă întîlnite în drumul spre obiectiv. Tot decentură se fixează la nevoie şi greutăți de plumb pentru echilibrarea în apă a corpului scafandrului. În plus, scafandrii genişti mai poartăasupra lortăbliție din materialplastic pe care îşi înscriu rezultatele observațiilor cu creioane speciale, precum şi sonde cu saulăpentru măszrarea adîncimilor.



Schema de principiu a unui aparat de respirat sub apă cu circuit deschis avînd valvula de admisie montatăpe cilindru

Dar nici costumul, nici aparatul de respirat şi nici instrumentele auxiliare nu sînt suficiente pentru ca scafandrul autonom să devină cu adevărat un scafandru de luptă. Pentru aceasta el mai are nevoie de mijloacele de luptă cu ajutorul cărora poate să-şi ducă la bun sfîrşit misiunea primită.

Armamentul scafandrilor de luptă era constituit în special din încărcături de exploziv sau mine de diferite tipuri şi greutăți. Aceste încărcături erau transportate de către scafandru în mînă sau legate de centură, iar la țintă erau fixate de opera vie a navei printr-un sistem de ventuză, cu ajutorul unor magneți, sau se prindeau de

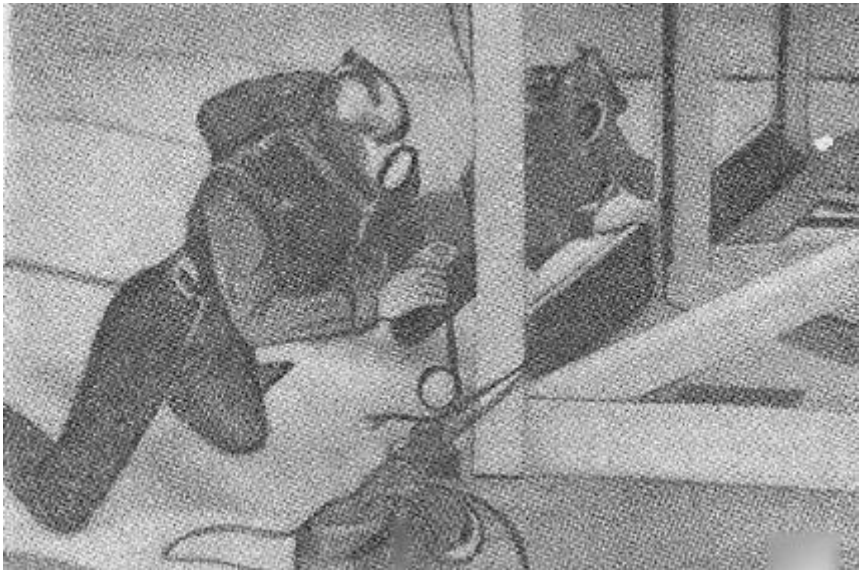


Încărcătură de exploziv de tip german folosită de scafandrii de luptă. Greutate: 7,5 kg. Are o menghină cu ajutorul căreia se fixează de chila de ruliu a navei inamice şi un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie.

chila de ruliu a navei printr-o menghină. Explozia întîrziată se producea prin intermediul unui aparat de aprindere cu mecanism de orologerie. Dăm mai jos descrierea a două tipuri de astfel de încărcături de exploziv, folosite de italieni.

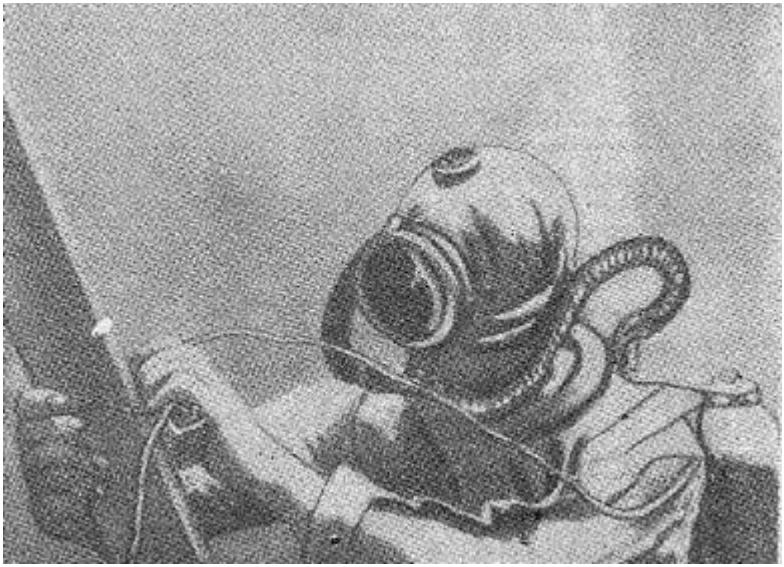
Mina tip „Migniatta“[15] era compusă dintr-o cutie metalică cilindrică, cu o ventuză de cauciuc la unul din capete. În interiorul cutiei se găseau 2 kg de exploziv puternic şi un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie. Un scafandru de luptă antrenat putea transporta, legate de centură, 3 – 4 astfel de mine.

Mina tip „Baulillo“[16]are unele caracteristici îmbunătățite. Tot de formă cilindrică, ea are în interior 4,5 kg exploziv foarte puternic, iar la unul din capete o elice. Mina se fixează de chila, de ruliu a navei cu ajutorul unor şuruburi de menghină. Aparatul de aprindere este tot cu un mecanism de orologerie care însă este pus în funcțiune numai după un anumit număr de turații ale elicei montate la mină.



[15] Lipitoare.

[16] Lădiţă, valijoară.



Scafandrii de luptă pe timpul exercițiilor de minare a barajelor submarine antidesant.

Scopul acestui dispozitiv suplimentar era ca mina să nu explodeze în timpul cînd nava se găsea în port, la ancoră, pe funduri mici, de unde putea fi uşor ranfluată, ci în mare largă, la adîncimi mari. Elicea se rotea la o viteză a navei de peste 5 Nd, deci ea nu putea fi pusă în mişcare de curent atîta timp cît nava se găsea în staționare.

Față de măsurile de apărare luate de inamic s-au adus şi alte perfecționări acestor tipuri de mine. Astfel, echipajele navelor engleze, înainte de plecarea în mare verificau opera vie a navei, trăgînd un cablu pe sub chilă. Cablul agăța mina şi o desprindea. La această măsură, italienii au răspuns prin două bare metalice adăugate la mină, bare care făceau să alunece cablul pe deasupra minei, fără să o desprindă. Mai tîrziu, englezii verificau fundul navei cu ajutorul scafandrilor înaintea ieşirii în mare. Atunci italienii au creat un aparat de aprindere care

provoca explozia în momentul în care mina era desprinsă de navă ş.a.m.d.

Scafandrii de luptă englezi care acționau de pe submarine pitice foloseau pentru distrugerea navelor inamice încărcături de exploziv montate în exteriorul submarinului, în ambele borduri, încărcături care aveau un dispozitiv de fixare magnetic.

Scafandrii de luptă germani acționau pentru distrugerea podurilor cu ajutorul unor torpile obişnuite, avînd montat la conul de război un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie.

Scafandrii genişti utilizau încărcături de exploziv de o construcție specială pentru distrugerea barajelor antidesant de sub apă.

În sfîrşit, în Japonia, după cum s-a mai arătat, „dragonii fericirii" purtau cu ei încărcăturile de exploziv cu aparat de aprindere mecanic şi, ajunşi lîngă navă, provocau explozia prin izbirea, încărcăturii de corpul navei.

Lucrările care se ocupă de activitatea scafandrilor de luptă în cel de-al doilea război mondial descriu echipamentul acestora într-o lumină cît se poate de favorabilă, subliniind avantajele şi caracteristicile pozitive ale aparatelor de respirat. În realitate, lucrurile nu se prezentau chiar aşa.

J-Y. Cousteau, specialistul francez în scufundări submarine cu aparatul de scafandru autonom realizat de el, s-a ocupat printre altele şi cu studierea materialului folosit de scafandrii de luptă, în cel de-al doilea război mondial. Iată ce ne relatează el în această, privință: „Din cercetarea acestui material eteroclit, am aflat că echipamentele şi armamentul tuturor scafandrilor din lume fuseseră improvizate în plin război şi trădau o surprinzătoare neînțelegere a problemelor submarine. În cursul acestor şedințe de autopsie mi se întîmpla uneori să las deoparte şurubelnița şi să mă gîndesc la zecile de eroi tineri, care fuseseră crîncen trădați de materialul folosit".

2

Scafandrii de luptă care plecau de la uscat sau de pe o navă de suprafață pentru executarea misiunii primite trebuiau să parcurgă prin apă distanța suficient de mare care se întindea între punctul de plecare şi obiectiv. Iată, de exemplu, cum procedau în această situație scafandrii de luptă germani.

La intrarea în apă a scafandrului, complet echipat pentru luptă, între corpul său şi costumul de cauciuc există o pătură de aer care are un dublu rol: pe de o parte, să asigure o mai bună protecție a organismului împotriva frigului şi, pe de altă parte, să mărească flotabilitatea scafandrului, care, în felul acesta, pluteşte cu întreg corpul la suprafața apei. Atîrnînd la centură cîteva greutăți de plumb sau încărcăturile de exploziv care trebuie transportate, corpul scafandrului se scufundă în apă, rămînînd la suprafață numai capul.

Scafandrul înoată pe spate, sub un unghi mic față de suprafața apei, făcînd sub apă foarfecă cu picioarele la care sînt ataşate înotătoarele de cauciuc. În cazul cînd mîinile sînt libere, acestea se țin liniştite pe piept.

Apropierea de țintă trebuie să se facă în acelaşi sens cu curentul, adică dinspre prova navei şi cu o viteză care să nu depăşească viteza curentului. În caz contrar, observatorii de pe nava inamică ar putea sesiza diferența între viteza de deplasare a capului camuflat al scafandrului şi viteza altor obiecte plutitoare din jur. De la distanța de 200 – 300 metri de navă, scafandrul nu mai face nici o mişcare. Echilibrat de perna de aer şi de greutățile de la centură, el ia în apă o poziție verticală, cu fața bine camuflată îndreptată spre țintă. Lăsîndu-se dus în felul acesta numai de curent, el îşi corectează eventualele abateri de la direcția spre navă prin mişcări rare şi lente

executate cu înotătoarele de la picioare. Iată-l ajuns cu capul la prova navei inamice şi totuşi scafandrul nu face încă nici o mişcare. Deasupra, pe punte, se aud vocile personalului de cart şi se vede licărul ţigărilor. Cea mai mică imprudenţă în aceste momente i-ar fi fatală scafandrului. Curentul continuă să-l scurgă de-a lungul bordajului pînă la centrul navei unde în sfîrşit scafandrul se opreşte. A sosit momentul culminant, momentul cel mai greu al acţiunii. Scafandrul trebuie acum să se scufunde fără cel mai mic zgomot şi să fixeze de chila de ruliu a navei încărcătura de exploziv adusă pînă aici.

Scafandrul expiră puternic, lăsînd în plămîni numai o mică rezervă de aer şi, micşorîndu-şi în felul acesta capacitatea toracică, începe să se scufunde încet alunecînd de-a lungul bordajului navei. Ajuns la chila de ruliu, se prinde puternic cu o mînă de ea, în timp ce cu cealaltă mană deschide uşor valvula buteliei de oxigen pînă cînd se umple perna de aer de pe piept. Cu aceeaşi mînă apucă apoi tubul de respirat, introduce muştiucul în gură, şi, cu ultima rezervă de aer din plămîni, evacuează apa din tub. După aceea deschide şi valvula tubului de respirat şi inspiră adînc aerul oxigenat din perna de aer.

Scafandrul fixează cu o menghină încărcătura explozivă de chila de ruliu a navei, după care se îndepărtează de navă şi iese la suprafaţă.

În toate acţiunile desfăşurate pentru îndeplinirea unei astfel de misiuni, scafandrul de luptă trebuie să depună o foarte mare atenţie, o concentrare maximă, să manifeste calm, stăpînire de sine şi siguranţă desăvîrşită. Cea mai mică greşeală poate duce nu numai la neîndeplinirea misiunii, ci chiar la pieirea scafandrului.

*

* *

Într-o noapte de decembrie a anului 1943, în portul

Spezia a avut loc un exercițiu demonstrativ executat de o grupă de şase scafandri de luptă (4 italieni şi 2 nemți), sub conducerea lui Alfred von Burzian despre care s-a mai vorbit în partea întîi a lucrării. Timp de doi ani, Burzian a încercat fără succes să convingă comandamentul german de eficacitatea acțiunilor de diversiune submarină. Exercițiul pe care-l prezenta acum în fața unei comisii de ofițeri germani constituia un examen şi în acelaşi timp un ultim argument concret în sprijinul propunerii sale. Burzian vroia să demonstreze că se poate mina o navă în staționare, fără ca personalul de cart al navei să observe acest lucru. Nava-țintă era marcată de un distrugător, pe care s-a ambarcat comisia. Serviciul de cart şi observarea pe navă au fost întărite la maximum. Se cunoştea, de asemenea, ora aproximativă a acțiunii.

Înainte de începerea exercițiului, între comisie şi grupa de scafandri de luptă a intervenit următoarea convenție. Fiecare scafandru observat de pe navă va fi avertizat printr-un strigăt şi acesta va fi obligat atunci să iasă din apă şi să renunțe la acțiune. În cazul cînd nu răspunde la avertisment, asupra lui se va trage cu pistolul. Acestea erau condițiile puse de comisie. Scafandrii le acceptă, punînd la rîndul lor condiția ca pentru fiecare strigăt neîntemeiat şi pentru fiecare foc de pistol să li se ofere cîte o sticlă de şampanie. Comisia s-a declarat de acord şi exercițiul a început prin scoaterea scafandrilor în afara portului cu o şalupă şi abandonarea lor în radă.

În noaptea aceea, de la miezul nopții şi pînă la ora unu, de pe bordul distrugătorului s-au auzit 30 de strigăte de avertisment şi au răsunat 12 împuşcături. Ofițerii comisiei, cu nervii încordați, surexcitați la maximum, pradă unor iluzii optice, vedeau cîte un cap de scafandru în fiecare pată de ulei, în resturile de ambalaje, în portocalele stricate, care alunecau pe lîngă navă, duse de curent.

Dar timpul trecea, scafandrii nu dădeau nici un semn de viață şi ofițerii comisiei erau pe punctul să plece de la

distrugător cu convingerea că scafandrii nu au ajuns nici măcar la intrarea în port. În acel momient, şeful şalupei de comandament, legată de schela din tribord a distrugătorului, raportează alarmat că i-a dispărut timona şi maneta de gaze de la şalupă. Înainte de a se potoli agitaţia provocată de această veste, pe schelă apar cei şase scafandri de luptă. Burzian raportează că misiunea a fost îndeplinită şi, în atmosfera de stupefacţie generală de pe puntea navei înapoiază şefului şalupei timona şi maneta de gaze. A doua zi scafandrii navei au scos cele şase mine de exerciţiu fixate de chila distrugătorului de către echipa lui Burzian.

Cei şase scafandri de luptă se antrenau în orăşelul Baldagno din Alpii Dolomiţi, unde se amenajase un bazin special de înot. Ca urmare a succesului obţinut prin exerciţiul demonstrativ de la Spezia, la bazinul din Alpi sosesc în curînd încă 30 de recruţi pentru pregătire şi antrenamente. Noii sosiţi făceau parte dintre cei mai buni înotători sportivi din Germania. Printre ei erau campioni de înot olimpici, naţionali şi mondiali ca Erwin Zitas, Herbert Klein, Kuddel Kaiser, Heins Leman şi alţii.

Iniţial, campionii de înot cu renume s-au împotrivit scopului, pentru care au fost chemaţi şi misiunii pe care trebuiau să o îndeplinească. „Nu sîntem sinucigaşi", spuneau ei cu tărie. Treptat, însă, sub influenţa unei prelucrări perseverente şi amăgiţi de iluzia unor riscuri minime, ei s-au declarat de acord să înceapă pregătirea.

Sub firma unui club sportiv, viitorii scafandri de luptă se antrenau în bazin zilnic, cîte 6—8 ore. În scurt timp ei şi-au revenit la forma sportivă cu care au doborît recorduri mondiale şi, după cîteva luni, antrenamentele în bazin nu le mai puteau oferi nimic nou. Atunci, cei 30 de înotători s-au deplasat într-un nou centru de instrucţie situat în una din lagunele Veneţiei. Aici, tot sub masca unui club sportiv, au trecut la o nouă etapă de pregătire, în condiţii apropiate de realitatea luptei, sub conducerea şi

îndrumarea căpitanului-locotenent Volc din Flotila a 10-a M.A.S.a Italiei.

Noul loc de antrenament s-a dovedit a fi bine ales. Înotătorii locuiau în fosta mănăstire de maici „San Giorgio", situată pe o insulă din mijlocul lagunei, într-o regiune pitorească, ferită de ochii curioşilor. Antrenamentele se executau cu ajutorul cargoului eşuat „Tampico", înfipt cu prova în mal şi cu pupa plutind deasupra fundului. Scafandrii puteau astfel intra în cursul antrenamentelor sub chila vasului. La o depărtare nu prea mare de locul de antrenament se găsea un şantier naval care contribuia la crearea unui cadru cît mai apropiat de cel real în care vor urma să acționeze scafandrii de luptă.

În timpul antrenamentelor au avut loc o serie de întîmplări şi incidente din care s-au tras învățăminte prețioase pentru acțiunile reale de mai tîrziu.

Teama de scufundare care se manifestă la majoritatea scafandrilor începători era prima piedică ce trebuia învinsă. Curios este faptul că această frică nu apărea la prima scufundare, ci la a patra, a cincea sau a şasea, după ce scufundările precedente s-au desfăşurat în ordine. Acest fenomen a fost numit „criza fricii" şi dispărea după următoarele scufundări.

Alte incidente se produceau datorită folosirii incorecte de către scafandru a aparatului de respirat cu oxigen. Spicuim o astfel de întîmplare din jurnalul personal al lui Burzian.

„Ieri am intrat din nou sub «Tampico» cu doi scafandri pe care i-am legat de mine cu o saulă. În mînă aveam o lanternă submarină. În întunericul de sub corpul navei, ambii scafandri şi-au pierdut cumpătul, mişcările lor au început să fie lipsite de siguranță, din ce în ce mai agitate. Deodată, unul dintre ei se zbate cu violență şi apoi rămîne nemişcat. Erau toate simptomele lipsei de aer. Într-adevăr, scafandrul duce mîna la gură cu intenția de a-şi scoate

muştiucul tubului de respiraţie. Aceasta ar fi însemnat moartea lui sigură deoarece nu aş fi reuşit să-l scot la suprafaţă de la o astfel de adîncime, în timpul necesar. M-am repezit atunci spre el şi l-am lovit puternic în spate pentru a-i atrage atenţia asupra mea. Îmi luminez faţa cu lanterna şi îi fac semn să inspire adînc. El se uită la mine, mă înţelege, începe să respire rar şi puternic, îşi revine la normal şi reuşeşte în felul acesta să se salveze".

Burzian dă şi explicaţia acestui incident. Am arătat mai sus principiul de funcţionare al aparatului de respirat cu oxigen. În momentul în care scafandrul este cuprins de frică şi intră în panică, respiraţia sa se accelerează brusc. Inspirînd aerul imediat după expiraţie, acesta nu mai are timp să-şi facă circuitul complet, să se curețe de bioxidul de carbon şi să se regenereze cu oxigen. Simţind lipsa aerului oxigenat, panica scafandrului creşte, respiraţia lui se accelerează şi mai mult, situaţia se complică. Încep dureri puternice de cap, scafandrul uită tot ce a învăţat, se pierde complet, vede moartea cu ochii şi are tendinţa să scoată din gură muştiucul tubului de respirat. Au fost însă suficiente o lovitură puternică primită în spate şi vederea unui alt scafandru pentru ca să-şi revină, să-şi reamintească cele învăţate şi să înceapă să respire corect.

După ieşirea din apă, la întrebările lui Burzian scafandrul în cauză a răspuns: „Nu ştiu nici eu ce s-a întîmplat. Aveam impresia că acest «Tampico» blestemat este pe punctul de a cădea peste noi, strivindu-ne. Simţeam chiar că nu vom mai putea ieşi de sub această epavă".

Era un caz tipic de „frică de scufundare" prin care a trecut orice scafandru la început, pînă cînd s-a obişnuit.

Uneori, viitorii scafandri de luptă, epuizaţi pînă la extenuare în urma numeroaselor şi dificilelor antrenamente, căutau prilejuri de amuzament prin care să evadeze din continua stare de presiune nervoasă în care se găseau şi să-şi restabilească astfel capacitatea de muncă şi

starea moralului. Iată numai cîteva exemple.

...Într-un barcaz, ancorat lîngă mal, un pescar dormea adînc. Scafandrii se apropie în linişte, ridică ancora de pe fund şi remorchează barcazul pînă departe în larg unde îl ancorează din nou. Sub privirile curioase şi amuzate ale scafandrilor, pescarul se trezeşte în sfîrşit. Văzîndu-se departe de mal, se sperie crezînd că a fost derivat de vînt sau curent. Dar ancora barcazului este bine fixată de fund, deci deriva este exclusă. În faţa acestui mister de nepătruns, bătrînul pescar începe să se închine şi să-şi scuipe în sân, cu o expresie de groază întipărită pe faţă.

...În piaţa principală a Veneţiei se găsesc mai multe tarabe cu fructe, mărginite în spate de apa canalului prin care se făcea aprovizionarea şi în faţă de strada pe unde treceau cumpărătorii. Apropiindu-se pe sub apă, scafandrii sustrăgeau adeseori cele mai bune fructe de la aceste tarabe. Observîndu-se aceste lipsuri, s-a întărit paza tarabelor cu forţe importante de poliţie. Totuşi, lăzi întregi de fructe continuau să dispară spre uimirea generală, deoarece paza se exercita numai dinspre uscat şi nimeni nu se gîndea la eventualitatea sustragerii fructelor dinspre apă.

...Pe apa liniştită a canalurilor din Veneţia se plimbă seara în gondole perechi de îndrăgostiţi. Deodată, vraja creată de cîntecul gondolierului şi de farmecul înserării este risipită brusc prin apariţia din apă, imediat lîngă gondolă, a unei mîini albe, în mişcări convulsive. Gondolierul îşi termină cîntecul într-un urlet neomenesc şi sare în apă. Femeia leşină, iar bărbatul livid şi mut de groază se crede victima unei halucinaţii.

*

* *

Înainte de apariţia şi formarea scafandrilor de luptă în

flota italiană, se preconiza constituirea unor subunități de infanterie submarină care să execute misiuni de diversiune mai ales împotriva navelor mari inamice. Infanteriştii submarini, dotați cu costume şi aparatură de scafandru autonom greu, cu exploziv şi instrumente speciale, urmau să se deplaseze pe fundul mării, parcurgînd o distanță apreciabilă, transportînd pe umeri încărcăturile de exploziv necesare distrugerii obiectivului inamic. În urma unor numeroase antrenamente sistematice, infanteriştii submarini reuşeau să se deplaseze pe fund pe o distanță de peste doi kilometri.

Experiențele au arătat însă că acest procedeu de acțiune nu este cel mai indicat şi că în locul infanteriştilor submarini care mărşăluiau pe fund este mai avantajos să se folosească înotători dotați cu costume şi aparatură de scafandru autonom uşor. În acest scop, cu ajutorul anuarelor „Federației italiene de înot“, au fost recrutați cei mai buni înotători din toate genurile de arme ale forțelor armate ale Italiei. Toți aceşti înotători au fost trecuți în cadrul flotei şi incluşi în aşa-numita grupă „Gamma“ din compunerea Flotilei a 10-a MAS. Luptătorii grupei „Gamma“ au început un curs special de pregătire care funcționa pe lângă Şcoala navală din Livorno. Aici se desfăşurau cu intensitate antrenamentele, inițial în bazin, apoi în mare.

Modul de acțiune al scafandrilor de luptă italieni este analog cu cel descris la scafandrii de luptă germani.

Plecînd de la uscat, de regulă de pe teritoriul unui stat neutru, scafandrii aveau misiunea să pătrundă într-un port inamic şi să fixeze de bordajul navelor încărcături de exploziv. În acest scop, ei se apropiau de navele inamicului din sectorul prova, fiind ajutați de curent, şi fixau încărcăturile de exploziv de chila navei sau de chila de ruliu. După aceea, folosind în continuare curentul, scafandrii se îndepărtau de navă şi urmăreau să ajungă în timpul cel mai scurt la mal unde trebuiau să-şi îngroape

echipamentul şi să facă tot posibilul pentru a evita căderea în prizonierat.

*

* *

Acțiunea scafandrilor genişti, mai ales a celor din flota S.U.A., se remarcă prin unele particularități. În majoritatea acțiunilor de asigurare a debarcărilor din Pacific, scafandrii genişti americani nu au folosit aparate de respirat cu oxigen, ci numai măşti şi costume speciale. Ei se scufundau sub apă, executîndu-şi misiunile de cercetare submarină numai un timp scurt, limitat de capacitatea de oprire a respirației, după care reveneau la suprafață şi se scufundau din nou după alimentarea plâmînilor cu aer. Din acest punct de vedere, numele lor corect ar fi acela de „înotători genişti" sau „scufundători genişti" şi nu de „scafandri genişti". În cadrul subunităților de „scufundători genişti", transportați pînă în raionul de debarcare cu bărci pneumatice, cu sprijin de artilerie şi aviație, doar cîțiva erau dotați cu aparatură de scafandru autonom. Aceştia rezolvau misiunile de distrugere a obstacolelor antidesant, misiuni care necesitau un timp mai îndelungat de rămînere sub apă. Numai la debarcarea din Normandia (1944) au fost folosiți scafandri genişti englezi şi americani dotați în totalitate cu aparatură de scafandru autonom, din necesitatea cercetării în ascuns pentru păstrarea secretului asupra raionului de debarcare.

3

Scafandrii de luptă transportați cu submarinele pînă în raionul de acțiune au fost folosiți mai ales în flota engleză şi în mai mică măsură în flota italiană.

La 15 martie 1942, de pe malul stîng al rîului Hamble, în apropiere de Southampton, a fost lansat primul submarin pitic experimental din flota engleză. Acest submarin, de tipul „X", care a început în curînd să fie produs în serie, avea un echipaj de trei oameni. Fiecare membru al echipajului era în acelaşi timp şi scafandru de luptă, adică trebuia să fie capabil să părăsească submarinul şi să execute misiunea de diversiune submarină ordonată. }n timpul experimentării şi al antrenamentelor efectuate cu submarinele de tipul „X" s-au produs cîteva incidente grave, înregistrîndu-se chiar cazuri mortale. S-a ajuns la concluzia că soluția adoptată nu este cea mai justă, că pentru a se reduce pierderile în oameni şi a mări eficacitatea noii arme este necesar ca, în echipajul submarinului să se mai includă un om care să îndeplinească exclusiv atribuțiile scafandrului de luptă, în timp ce ceilalți trei să se ocupe numai de problemele de conducere a submarinului.

Pe linia acestor noi cerințe apărute se construieşte submarinul pitic de tipul „XE", cu un echipaj de patru oameni. Submarinul era împărțit în patru compartimente care comunicau între ele prin porți etanşe: compartimentul prova, compartimentul scafandrului genist, compartimentul central destinat pentru manevra submarinului şi compartimentul pupa în care se găseau motoarele Diesel şi electrice. Intrarea echipajului în submarin se făcea printr-un tambuchi în compartimentul central. Din compartimentul central, două porți etanşe făceau legătura cu compartimentele prova şi pupa, iar un tambuchi – cu exteriorul.

Scafandrii de luptă englezi destinați pentru acțiunea din submarine se pregăteau în centrul special de instrucție din fortul Blockhouse, lângă Portsmouth. Aici erau primiți şi selecționați voluntari care se angajau că sînt gata să execute „misiuni secrete speciale, periculoase" şi care nu trebuiau să îndeplinească decît trei condiții: să fie tineri,

sănătoşi şi să fie foarte buni înotători.

La centrul de instrucție elevii studiau caracteristicile tehnico-tactice ale submarinului pitic, calitățile sale nautice la suprafață şi în imersiune, precum şi elementele de construcție şi principiul de funcționare ale tuturor mecanismelor submarinului. Studiau de asemenea caracteristicile diferitelor clase de nave ale inamicului, cele mai vulnerabile părți din corpul acestor nave, încărcăturile de exploziv care erau atîrnate în exteriorul submarinului, în ambele borduri, şi care trebuiau fixate de bordajul navelor inamice. În sfîrşit, ei făceau numeroase exerciții de intrare şi ieşire din submarin prin compartimentul special amenajat pentru scafandrul de luptă.

Să urmărim modul general de acțiune al scafandrului de luptă adus cu submarinul pitic pînă în imediata apropiere a țintei.

Submarinul pitic, avînd ambarcat la bord întregul echipaj, navigă în imersiune la cota periscopică spre raionul de acțiune. În compartimentul central, comandantul, secundul şi mecanicul se ocupă de conducerea submarinului spre punctul ordonat, în timp ce scafandrul de luptă se odihneşte, economisindu-şi forțele pentru momentul cînd va trebui să treacă la acțiune. Dar iată, acest moment a şi sosit. Ajuns la intrarea în portul inamic, submarinul este oprit printr-un şoc puternic. Un obstacol invizibil împiedică înaintarea submarinului. Desigur că o puternică plasă submarină închide intrarea în port. Are acum cuvîntul scafandrul de luptă. Acesta îşi îmbracă costumul, îşi fixează masca şi buteliile cu oxigen şi – luîndu-şi sculele necesare – trece din compartimentul central în compartimentul scafandrului de luptă, după care închide poarta etanşă care îl desparte de compartimentul central. Stînd în genunchi sau ghemuit în acest mic compartiment, scafandrul anunță printr-un semnal pe comandant că este gata pentru ieşirea din submarin. După puțin timp, în compartiment începe să

pătrundă apa pompată din tancul de balast nr. 2. Scafandrul continuă să stea liniştit, urmărind apa care se ridică încet în compartiment şi barometrul etanş din perete care indică presiunea atmosferică. Pe măsură ce presiunea în compartiment creşte, el măreşte presiunea rezervei de aer oxigenat care îi pătrunde sub mască şi sub costum, astfel încît cele două presiuni să se echilibreze. Este condiția absolut necesară pentru ca scafandrul să poată lucra în mod normal, fără riscurile unui accident de compresiune.

Presiunea din interiorul compartimentului scafandrului trebuie să ajungă la nivelul presiunii din exteriorul submarinului, presiune care – la rîndul ei – este în funcție de imersiunea la care se găseşte submarinul. Se ştie că presiunea atmosferică la suprafața apei este de o atmosferă (1 kg/cm^2) şi la fiecare zece metri adîncime presiunea creşte cu cîte o atmosferă. Astfel, de exemplu, dacă submarinul se găseşte la o imersiune de 20 metri, presiunea va fi de trei atmosfere. Scafandrul observă că indicele barometrului a ajuns la cirfra „3“ după aproximativ 20 de minute de la intrarea sa în compartiment. În acest moment, el deszăvorăşte capacul tambuchiului de ieşire şi îl deschide apoi printr-o uşoară împingere spre exterior. Apa de afară năvăleşte în compartiment, umplînd spațiul rămas cu aer la presiunea din exterior, restabilindu-se definitiv echilibrul. Acum, scafandrul, al cărui plămîn respiră aerul oxigenat la presiunea de trei atmosfere, poate ieşi din submarin fără teama că va fi strivit de coloana de 20 metri de apă care se înalță deasupra capului său. El îşi ia trusa cu instrumente, îşi scoate capul şi umerii prin deschizătura tambuchiului şi, sprijinindu-se cu picioarele de treptele din peretele compartimentului, iese pe puntea submarinului, după care închide cu grijă capacul tambuchiului.

Avînd în picioare bocanci grei cu tălpi de plumb şi greutăți atîrnate de centură, scafandrul poate să stea liber

în picioare şi să se deplaseze cu uşurinţă pe puntea submarinului. Acum, el se îndreaptă bîjbîind spre prova, pînă cînd mîinile sale întîlnesc obstacolul care a oprit submarinul: plasa de oţel de la intrarea în port. Pipăind cu atenţie plasa, scafandrul îi determină dimensiunile ochiurilor şi grosimea sîrmei, după care stabileşte numărul de ochiuri care vor trebui tăiate pentru a lăsa liberă trecerea submarinului prin deschizătura din plasă. El scoate apoi din trusă foarfecele special, îl leagă cu o saulă de centură şi începe munca grea, epuizantă, de tăiere a sîrmei. Lucrînd atent şi precis, el reuşeşte în sfîrşit să creeze în plasă o deschidere cu lărgimea de aproximativ 2,2 m şi înălţimea de 2,7 m, dimensiuni suficiente pentru trecerea submarinului pitic. După ce a realizat acest lucru, el se deplasează spre pupa submarinului unde, lovind în tambuchiul compartimentului de comandă, semnalează că trecerea submarinului este liberă.

Submarinul începe să se deplaseze foarte încet înainte. Scafandrul, revenit la prova, dirijează trecerea submarinului prin breşa creată, urmărind ca diferitele proeminenţe ale submarinului să nu se agate în plasă şi să nu fie avariate. În sfîrşit, un nou semnal deasupra compartimentului pupa anunţă pe comandant că submarinul a trecut cu bine de acest prim obstacol. Întreaga operaţie de tăiere a plasei submarine şi trecere a submarinului prin plasă poate dura 30 – 40 minute, în funcţie de experienţa şi îndemînarea scafandrului de luptă.

Scafandrul şi-a terminat prima parte a misiunii sale şi revine în compartimentul său, închizînd capacul tambuchiului. Aici începe acum golirea treptată a apei şi reducerea succesivă a presiunii aerului respirat, în paralel cu scăderea presiunii atmosferice din compartiment. Aceasta se realizează cu ajutorul supapei de reducţie a aparatului de respirat cu oxigen.

Nivelul apei din compartiment scade mereu, pînă cînd ajunge sub marginea inferioară a porţii de comunicaţie cu

compartimentul central. În acest moment, presiunea din ambele compartimente este aproximativ egală, adică în jur de o atmosferă – presiunea de la suprafață în care omul poate respira liber aerul. Scafandrul deschide poarta de comunicație şi trece în compartimentul central unde, sleit de puteri, îşi dezbracă costumul cu ajutorul celorlalți membri ai echipajului.

Se pare că, după această muncă istovitoare, scafandrul de luptă are tot dreptul la o odihnă binemeritată. În realitate lucrurile nu se întîmplă chiar aşa. La început, corpul scafandrului este puternic fricționat cu spirt camforat, după care el execută în mod obligatoriu gimnastică timp de cîteva minute, pentru înviorare şi revenirea la normal a pulsului şi a respirației. Apoi, scafandrul îşi verifică şi îşi usucă echipamentul, înlocuieşte buteliile de oxigen consumate cu altele încărcate, îşi ascute foarfecile tocite prin tăierea sîrmei groase de oțel. Numai după ce totul este pregătit pentru o nouă misiune care poate surveni pe neaşteptate, scafandrul de luptă îşi poate permite în sfîrşit cîteva clipe de odihnă.

Dar această odihnă nu durează prea mult. Submarinul pitic, intrat în port, a ajuns în apropierea navei destinate să fie transformată în curînd într-o epavă. Scafandrul de luptă trece la rezolvarea celei de-a doua părți a misiunii sale. El iese din submarin în acelaşi mod, desprinde încărcăturile de exploziv de la bordajul submarinului, le fixează de chila navei inamice, armînd aparatul de aprindere, şi revine apoi în interiorul submarinului care se îndepărtează imediat de nava inamică.

Munca scafandrului de luptă nu se poate considera însă nici acum terminată. Pe drumul de întoarcere pot interveni diferite avarii în exteriorul submarinului, avarii care pot fi remediate numai de către scafandru. La ieşirea din port, plasa grea de oțel poate împiedica din nou trecerea submarinului şi atunci tot scafandrul de luptă

este cel care trebuie să repete munca anevoioasă de tăiere a plasei.

Într-adevăr, sarcina scafandrului de luptă transportat cu submarinul este grea şi periculoasă. Pentru rezolvarea ei cu succes sînt necesare din partea scafandrului calități fizice deosebite, o pregătire şi un antrenament îndelungat, o voință puternică şi o perfectă stăpînire de sine. Cea mai mică greşeală din partea scafandrului de luptă poate duce la neîndeplinirea misiunii primite şi chiar la pierderea submarinului şi moartea întregului echipaj.

Capitolul II

SCAFANDRII DE LUPTĂ ÎN ACŢIUNEA ÎMPOTRIVA NAVELOR MARI

•Secretul vilei „Carmela”. • Escapadele submarine ale unor diplomaţi italieni. • Operaţia „Hard Job”

1

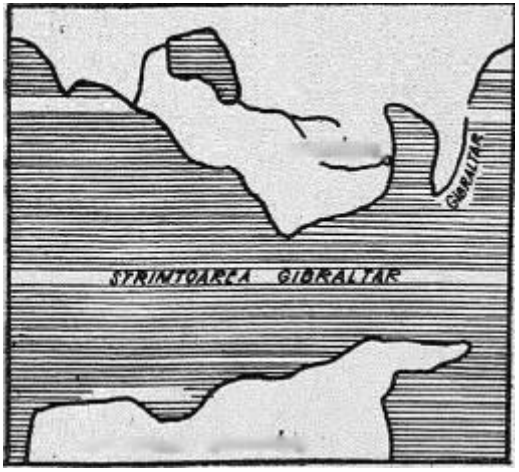
Golful Gibraltar, numit de spanioli şi Algeciras, este un golf cu o configurație obişnuită însă cu un regim politic deosebit, interesant, determinat de stăpînirea de către un stat a unui colț de pămînt pe teritoriul altui stat.

Dacă privim acest golf pe hartă, observăm în dreapta o fîşie îngustă şi stîncoasă, o mică peninsulă care se desprinde spre sud ca un pinten din corpul masiv al Peninsulei Iberice. Este colonia britanică Gibraltar care dăinuieşte aici în scopuri militare de două secole şi jumătate (din anul 1714). Mărginit la est de Marea Mediterană şi la vest de apele Golfului Algeciras, Gibraltarul este despărțit pe uscat de Spania printr-o zonă neutră, în apropierea localității La Linea. Spania ocupă cea mai mare parte a coastelor golfului care adăposteşte în partea de vest portul Algeciras.

Chiar în fundul Golfului Algeciras, într-o regiune nepopulată a coastei spaniole, se înalță deasupra unei coline o vilă singuratică. Vila care poartă numiele de „Carmela“ este o clădire albă, modestă, fără etaj, înconjurată de cîțiva copaci. Peretele dinspre golf este

prevăzut cu două ferestre mari între care tronează o statuetă de ceramică reprezentînd pe madona cu copilul în brațe. Întregul tablou în care se încadrează vila se prezintă sub un aspect senin de linişte, pace, de atmosferă patriarhală.

Însă nimeni din paşnicii locuitori spanioli ai golfului Algeciras sau dintre războinicii militari englezi ai bazei Gibraltar nu bănuia în vara anului 1942 că zidurile albe, curate, ale paşnicei vile „Carmela" ascund în dosul lor un cuib de viespi care în curând vor înțepa destul de dureros labele leului britanic.



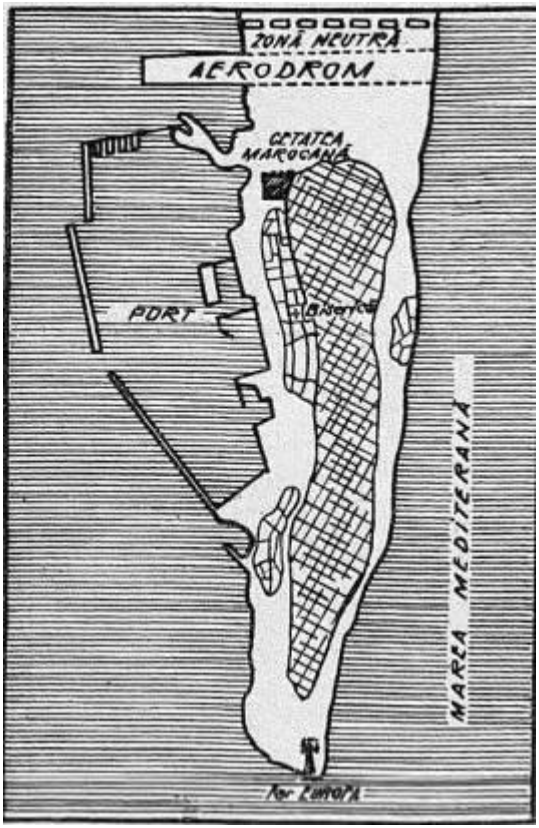
Strâmtoarea Gibraltar

*

* *

După constituirea în Flotila a 10-a M.A.S. a grupei „Gamma" care – după cum se ştie – includea scafandrii de luptă, comandamentul flotei italiene a stabilit ca prim

obiectiv de atac pentru această grupă baza engleză Gibraltar. La alegerea acestui obiectiv se avea în vedere faptul că din cauza capacității reduse a portului Gibraltar propriu-zis, englezii erau obligați să folosească pentru staționarea navelor de luptă şi a transportoarelor şi unele



Schema bazei maritime militare Gibraltar.

rade din cuprinsul golfului Algeciras, mărginit de coaste spaniole. De obicei, navele şi transportoarele venite din Atlantic, în drum spre Malta sau Egipt, ancorau pentru reaprovizionare într-o radă neamenajată la nord de Gibraltar, în apropiere de localitatea La Linea. Englezii luau aici măsuri deosebite de apărare pentru siguranța locului de staționare. Pe timpul nopții, proiectoare puternice luminau în permanență întinderea radei; la

navele de luptă se executa serviciul de gardă la tunuri; vedete de patrulare rapide manevrau continuu în jurul navelor, lansînd periodic grenade antisubmarine în scop de intimidare a unui eventual agresor submarin.

Italienii cunoşteau toate aceste măsuri de siguranță însă contau totuşi pe succes, avînd în vedere caracteristicile deosebite ale noii arme de diversiune pe care au creat-o şi modul specific de acțiune al scafandrilor de luptă. Cum însă Italia se găsea – pentru acțiunea scafandrilor de luptă – la o distanță prea mare de Gibraltar, era imperios necesar să se folosească teritoriul neutru al Spaniei, aflat la doi paşi de raionul acțiunii proiectate.

În aaea perioadă, în Flotila a 10-a M.A.S. îşi făcea serviciul tînărul italian Antonio Romanino, a cărui soție, Concita, era o frumoasă spaniolă născută şi crescută în țara ei de baştină. Pentru realizarea planului său, comandamentul flotilei italiene a hotărât să folosească această conjunctură matrimonială favorabilă. Cu acte în regulă şi cu paşapoarte autentice, tinerii soți sînt expediați în Spania sub aspectul unor nevinovate persoane particulare. Aici, Concita va folosi limba şi obiceiurile țării, iar Romanino va trebui să pună bazele unui nucleu de scafandri de luptă şi apoi să verifice în practică eficacitatea instrucției desfăşurate în cadrul Flotilei a 10-a.

După ce au ajuns în Spania, la sfîrşitul lunii iunie 1942, primul drum pe care l-au făcut soții Romanino a fost spre coasta de nord al Golfului Algeciras unde au reuşit să cumpere cu un preț bun vila „Carmela“.

Abia instalați în vilă, tinerii îndrăgostiți au început să privească cu aviditate navele engleze ancorate în apropiere şi care se vedeau clar pe suprafața liniştită a apei din golf.

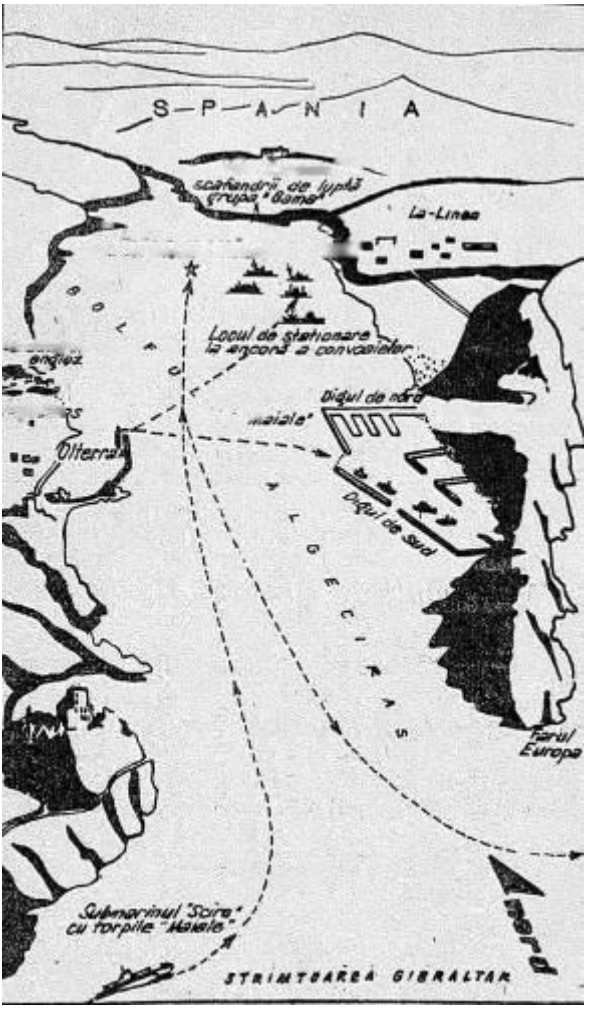
Dar nu era timp nici pentru contemplare, nici pentru dragoste şi – cu atît mai puțin – pentru cura signorei Concita. În decurs de o săptămână, noii stăpîni ai vilei „Carmela“ au reuşit să amenajeze în interiorul ei o cameră

secretă destinată pentru depozitarea echipamentului de scafandru şi pentru probe.

În curînd, la vilă încep să sosească diferite persoane din direcţii diferite, de naţionalităţi şi profesiuni diferite. Toţi însă cu acte în regulă, fabricate minuţios în tipografiile italiene. Astfel, la numai cîteva cabluri distanţă de navele engleze, ancorate în rada Golfului Algeciras, s-a constituit un grup de scafandri de luptă format din 12 persoane. Comandantul grupului a fost numit căpitanul-locotenent Augustin Straulino, care avea ca secund pe Giorgio Bauser. În mod treptat, luîndu-se toate măsurile de prevedere, la vilă au fost aduse întreg echipamentul scafandrilor de luptă, încărcăturile de exploziv speciale, precum şi toate cele necesare acţiunii de diversiune proiectate.

Încărcăturile de exploziv au fost bine camuflate în pivniţa unui grajd în care înainte se păstrau uneltele de grădinărie. Costumele de scafandri şi funcţionarea aparatelor de respirat cu oxigen erau verificate într-o baie din vilă. Personalul grupului de scafandri nu părăsea, de regulă, vila decît pe timpul nopţii, pentru a nu trezi nici o bănuială. Numai Concita Romanino făcea zilnic baie în golf, în faţa vilei, urmărind cu atenţie toate mişcările navelor din radă. Scafandrii de luptă erau antrenaţi, starea lor fizică era bună, echipamentul şi încărcăturile de exploziv erau verificate şi pregătite, situaţia navelor engleze din golf era continuu urmărită şi bine cunoscută. Se aştepta numai ordinul de trecere la acţiune. Aşteptarea nu a fost de prea lungă durată. În după-amiaza zilei de 13 iulie 1942, ordinul soseşte. În acest ordin, comandamentul flotei italiene le face cunoscut printre altele că în luna aprilie a aceluiaşi an au acţionat la Gibraltar fără să obţină nici un rezultat trei torpile conduse de oameni şi că Flotila a 10-a M.A.S. nu a mai înregistrat nici un succes de mult timp. Ordinul prevedea ca grupul de scafandri de luptă să acţioneze la prima ocazie. Ca obiective principale se indicau cargourile mari, mai ales cele încărcate cu tancuri,

artilerie, avioane, precum şi petrolierele.



Situația din golful Algeciras pe timpul celui de al doilea război mondial. Căile de acces ale scafandrilor de luptă şi ale torpilelor conduse de om, italiene, către navele engleze din Baza maritimă militară Gibraltar.

În ziua aceea era o căldură toridă. Primirea ordinului i-a încălzit şi mai mult pe militarii grupului de scafandri. Cu

toții s-au îndreptat spre geamuri, privind pe apa liniştită a golfului viitoarele lor victime. În radă staționau mai multe cargouri care fumegau din coşurile lor, gata să plece de la ancoră la primul semnal de alarmă. Straulino, cu binoclul la ochi, distinge în apropiere cargoul „Baron Douglas" de 4000 tone. Prelatele mari care acoperă materialele de pe punte lasă să se presupună că este încărcat cu tancuri sau cu tunuri. În centrul formației de transportoare este ancorat cargoul „Empire Snipe" avînd ambarcate butoaie cu combustibil. Se mai observă două vase de transport mai mici, „Meta" şi „Suma", de cîte 1 500 tone, pe care se găsesc ambarcate tunuri antiaeriene. Toate acestea urmau să se îndrepte spre Malta sau Egipt, pentru aprovizionarea forțelor armate engleze care acționau în bazinul Mediteranei.

Comandantul Straulino împreuna cu secundul său, Bauser, studiază cu atenție o hartă detaliată, la scară mare, a Golfului Algeciras. Pe această hartă sînt trecute cu cea mai mare precizie punctele de ancoraj ale cargourilor observate. Nu era de aşteptat ca navele engleze să-şi schimbe locul de ancoraj în cursul nopții deoarece, de regulă, această manevră se executa zilnic în jurul orei 14.

Straulino consultă apoi buletinul meteorologic pentru ziua respectivă şi timpul probabil. Prognoza prevedea pentru noaptea următoare vînt puternic, nebulozitate totală şi furtună cu descărcări electrice. Era deci un timp deosebit de favorabil pentru o plimbare nocturnă submarină.

După această scurtă analiză a situației, comandantul grupului de scafandri hotărăşte executarea acțiunii chiar în noaptea următoare, noaptea de 13/14 iulie.

Mijloacele materiale fiind deja pregătite, se trece îndată la întocmirea amănunțită a planului de acțiune. Se măsoară pe hartă cu precizie distanța de la plajă pînă la fiecare din cargouri. Distanțele sînt cuprinse în medie între 1 000 – 1 500 m. Sînt constituite două grupuri de

scafandri de luptă. În primul grup, condus de Giorgio Bauser, sînt incluşi patru dintre cei mai buni, mai antrenaţi şi mai rezistenţi scafandri (Bauser, Bucovaţ, Lugano şi Biancini). Aceştia, echipaţi cu cîte o mină de tip greu, urmau să acţioneze asupra cargourilor „Baron Douglas“ şi „Emipire Snipe”. Pe fiecare vas trebuiau fixate două mine cu elice tip „Baulillo“ care vor exploda după ieşirea transportoarelor în larg. Al doilea grup, condus de căpitanul Augustin Straulino, este format din opt scafandri de luptă, purtînd fiecare cîte două mine uşoare de tip „Mignatta“. Din acest grup, Straulino şi Da Valle aveau sarcina să mineze pe „Meta“, Romanino şi Lucetti – pe „Suma“, iar ceilalţi patru scafandri trebuiau să acţioneze asupra altor cargouri mai mici care se găseau în radă.

Comandantul stabileşte apoi în continuare modul concret de acţiune. Primul va pleca grupul comandat de Bauser, iar după o jumătate de oră – grupul lui Straulino. Folosind un colţ de stîncă, scafandrii vor intra direct în apa suficient de adîncă pentru a putea înota imediat. Timp de o jumătate de oră pînă la o oră vor înota contra vîntului, dar folosind curentul format de vărsarea unui rîu din apropiere. După ce se vor îndepărta în felul acesta la o distanţă destul de mare de mal, scafandrii urmau să înoate încă 20 minute spre sud, apoi purtaţi de vînt şi de curent ei vor ajunge, plutind, în 10—15 mânute la locul de staţionare a cargourilor engleze.

În cadrul acestui plan de acţiune, Concita avea şi ea un rol destul de important. Ea trebuia să supravegheze drumul de la vilă pînă la locul de intrare în apă al scafandrilor, pentru ca aceştia să nu fie observaţi de nici o persoană străină care eventual ar trece pe acolo în perioada desfăşurării acţiunii. În continuare, ea urma să rămînă pe plajă şi să facă semnale cu un felinar pentru a indica scafandrilor de luptă punctul de întoarcere la mal. Aceste semnale trebuiau transmise după aproximativ o oră şi jumătate de la intrarea scafandrilor în apă, timp în care

se aprecia că ei vor putea să-şi rezolve misiunea şi să înceapă drumul de înapoiere spre mal.

Planul de acţiune era întocmit astfel în cele mai mici amănunte, pe minute de timp şi metri de distanţă, ţinîndu-se seama de toate elementele şi condiţiile existente în raion şi folosindu-se întreaga experienţă şi numeroasele exerciţii anterioare ale scafandrilor de luptă.

În strictă conformitate cu planul, scafandrii din primul grup au intrat în apa golfului la ora unu după miezul nopţii, iar după o jumătate de oră a plecat şi al doilea grup. Concita a rămas singură pe plajă, în locul stabilit, privind cu îngrijorare cum suprafaţa apei din radă era continuu măturată de fasciculele orbitoare ale proiectoarelor, în timp ce jerbe înalte de apă se ridicau din loc în loc, provocate de exploziile grenadelor antisubmarine lansate periodic de navele engleze.

La ora 2 şi 40 minute, Concita începe să facă primele semnale cu felinarul. În acest timp, exploziile grenadelor antisubmarine par mai numeroase şi mai puternice, iar suprafaţa radei tot mai viu luminată de proiectoare. Se face ora 3 şi scafandrii nu dau nici un semn de viaţă. Concita continuă să semnalizeze.

În sfîrşit, la ora 03.30, ies din apă în punctul stabilit primii doi scafandri de luptă, Feroldi şi Giari. În timp ce Concita semnalizează mereu pentru ceilalţi scafandri, Giari îi relatează desfăşurarea acţiunii sale.

„Eram la început opt oameni care înotam împreună. Ajunşi în radă ne-am despărţit, fiecare îndreptîndu-ne spre obiectivul fixat prin plan. Am ajuns în scurt timp la obiectivul meu, un cargou ancorat la o mică distanţă în pupa lui „Suma" şi căruia nu i-am putut distinge numele din cauza întunericului. Am reuşit să fixez chiar la centrul navei, pe bordaj, imediat lîngă chilă, ambele mine „Mignatta" pe care le aveam la mine".

La rîndul lui, Feroldi povesteşte şi el cum a acţionat.

„Mi-am ales un cargou care staţiona puţin mai la

stînga față de cel pe care l-a minat Giari. Era un vas vechi şi neîngrijit, de mult neraşchetat, avînd un strat gros de depuneri pe opera vie. Era necesar să curăț o porțiune din bordaj pentru fixarea minelor însă mă temeam că am să fac zgomot şi voi fi descoperit. Am renunțat deci să mai îndepărtez depunerile, dar sper totuşi că minele s-au prins destul de bine de bordaj".

După puțin timp soseşte la mal căpitanul Straulino cu încă doi scafandri, anunțînd şi ei satisfăcuți că şi-au îndeplinit cu succes misiunea.

În curînd, încă trei scafandri îşi fac apariția. Erau Lucetti şi Romanino, purtînd pe brațe un al treilea, destul de grav rănit şi aproape fără cunoştință. Acesta era Da Valle, cu pieptul strivit de explozia unei grenade antisubmarine. Respira cu greutate şi avea o puternică hemoragie.

Unul dintre scafandri rămîne pe plajă să semnalizeze în continuare, iar ceilalți se îndreaptă spre vilă. După încă o oră, toți cei 12 scafandri de luptă se găseau adunați din nou împreună între zidurile tăcute ale vilei „Carmela". Erau complet epuizați, însă satisfăcuți de rezultatul acțiunii. Numai doi dintre ei erau răniți. Da Valle, grav rănit la piept din cauza presiunii provocate de explozia grenadei, şi Bauser, care avea o rană adîncă la picior. Iată cum şi-a povestit acesta din urmă accidentul:

„După ce am fixat încărcătura de exploziv de fundul cargoului „Baron Douglas", m-am lăsat dus de curent către est. În momentul în care am ieşit la suprafață pentru a aprecia distanța pînă la țărm, am fost lovit puternic la picior, în timp ce o masă întunecată trecea pe lîngă mine. Eram rănit la picior, combinezonul era rupt pînă la brîu şi înotam cu foarte mare greutate pe sub apă. Cu un suprem efort am ajuns în sfîrşit pînă la țărm". S-a presupus că Bauser a fost rănit de elicea unei nave engleze care a trecut pe lîngă el.

Din relatările participanților la acțiune rezultă că toți

cei 12 scafandri de luptă şi-au îndeplinit cu succes misiunea.

În dimineaţa de 14 iulie 1942, locatarii vilei „Carmela" puteau să-şi admire singuri opera, rezultatul acţiunii lor de diversiune submarină din noaptea trecută.

„Meta" şi „Suma" zăceau pe fund, chiar în locul unde fuseseră ancorate. Deasupra apei nu se mai vedea decît o parte din suprastructura cargourilor „Empire Snipe" şi „Baron Douglas" care s-au scufundat în mijlocul golfului, la mai puţin de o oră după plecarea de la ancoră. Alte două cargouri de mic tonaj se odihneau de asemenea pe fundul radei. În sfîrşit, încă un cargou mic se scufundă, în timp ce, grav avariat, era remorcat spre intrarea în portul Gibraltar.

Noaptea de 13/14 iulie 1942 i-a costat astfel pe englezi pierderea a şapte cargouri mijlocii şi mici, cu un tonaj total de 10 000 tone.

La prima vedere rezultatul obţinut pare neînsemnat, lipsit de orice importanţă, dacă ţinem seama de totalul de aproximativ 34 milioane tone scufundate din parcul comercial în cel de al doilea război mondial, sau de cele 300 000 tone care reprezintă bilanţul acţiunilor de diversiune submarină asupra vaselor de transport, în timpul aceluiaşi război. Privind însă problema prin prisma caracteristicilor războiului pe mare, acest rezultat nu trebuie totuşi minimalizat. Să ne gîndim numai la sistemul de apărare atît de puternic organizat al fortăreţei Gibraltar încît practic făcea aproape imposibilă acţiunea aviaţiei, a navelor de suprafaţă sau a submarinelor asupra navelor şi transportoarelor care staţionau în baza Gibraltar. Învăţămîntul care se desprinde deci din episodul „Algeciras – 1942" este acela că într-un raion maritim atît de puternic apărat încît se pare că nici pasărea cerului nu poate pătrunde, scafandrii de luptă au totuşi acces dacă li se creează anumite condiţii favorabile.

Să considerăm însă că cele şapte cargouri ar fi fost

scufundate în mare largă, pe timpul traversadei convoiului spre Malta sau Egipt. Este evident că, dată fiind puternica apărare a convoiului, acest rezultat ar fi putut fi atins prin folosirea unei cantități însemnate de forțe aeriene sau navale care ar fi consumat o mare cantitate de bombe, proiectile de artilerie sau numeroase torpile, iar aceste forțe ar fi suferit la rîndul lor pierderi inevitabile în oameni şi mijloace de luptă. În Golful Algeciras însă au acționat numai 12 oameni, folosind mine cu o încărcătură letală de exploziv de 34 kg, oameni asupra cărora inamicul a reacționat, inconştient şi incidental, numai prin rănirea mai gravă a unui om şi rănirea uşoară a altuia.

Nu putem însă exagera forța de neînvins a scafandrilor şi capacitatea lor de a pătrunde în orice raion maritim, oricît de puternic apărat. Am văzut doar la ce stratageme subtile şi manevre dibace a fost nevoit să recurgă comandamentul flotei italiene pentru a crea condiții favorabile de acțiune grupei lui Straulino. De altfel, imediat după acțiunea din noaptea de 13/14 iulie 1942, cei 12 scafandri se grăbesc să-şi ia tălpăşița şi să plece în Italia. Locul începuse să dea de bănuit.

Două luni mai tîrziu, căpitanul Straulino acționează din nou în golful Algeciras împreună cu alți doi scafandri de luptă, reuşind să scufunde cargoul englez „Ravens Point“ de 2 000 tone. Aceasta este ultima acțiune de diversiune a grupei „Gamma“ în raionul Gibraltar. Față de măsurile deosebite de apărare şi siguranță luate de comandamentul englez se imipunea cu necesitate schimbarea atît a locului de acțiune, cît şi a condițiilor de desfăşurare a acțiunilor de diversiune submarină.

2

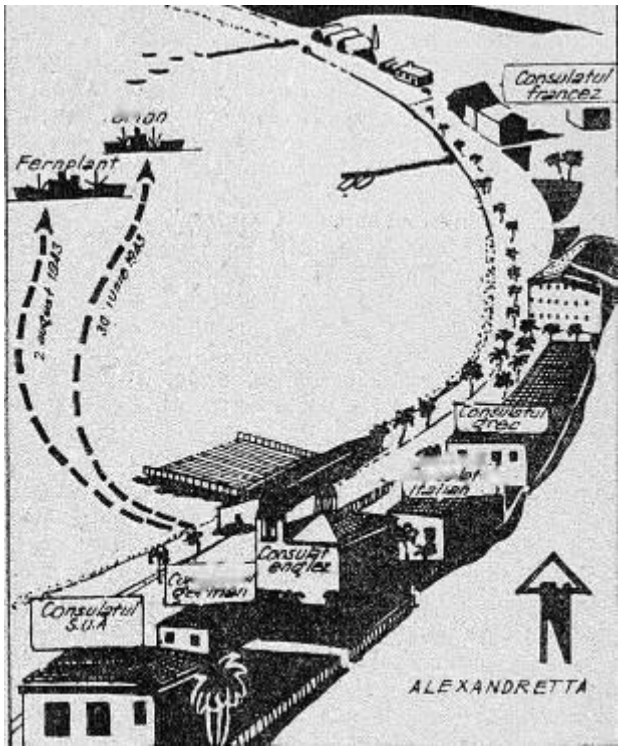
La Alexandretta, portul turcesc din golful cu acelaşi nume, situat în extremitatea estică a Mediteranei, consulatul Italiei se găsea în timpul războiului alături de

consulatele altor state, în imediata apropiere a litoralului. Numai o stradă despărțea şirul consulatelor de plaja pe care erau amenajate numeroase bazine de înot.

În vara anului 1943, printre funcționarii consulatului italian din Alexandretta se găsea şi căpitanul Roccardi din flota italiană care îşi exercita aici activitatea de spionaj sub masca de secretar de legație. Zi de zi acest secretar urmărea cu atenție din balconul consulatului întreaga activitate care se desfăşura în portul Alexandretta. Rapoartele sale săptămînale trimise la Roma informau cu precizie guvernul italian asupra felului şi cantității materialelor încărcate pe diferite cargouri, numelor acestora, precum şi a porturilor de destinație. Pe Roccardi îl interesa mai ales transportul de minereu de crom care – după cum se ştie – se găseşte din abundență în subsolul Turciei Asiatice. Navele engleze foloseau aproape de la începutul războiului portul „neutru" Alexandretta pentru ambarcarea minereului de crom, material, de importanță deosebită pentru industria de război şi care urma să se transforme în tehnică de luptă îndreptată împotriva forțelor armate ale alianței fasciste.

Căpitanul Roccardi începe să se plictisească de această muncă monotonă, birocratică, de simplă observare şi înregistrare a unor sosiri şi plecări de nave cînd, deodată, pe la mijlocul lunii iunie, la consulat se primeşte o telegramă prin care se anunță venirea unui nou funcționar, Luigi Ferraro. „Secretarul" Roccardi, înțelege că este vorba de un nou gen de activitate mai dinamică şi nu poate decît să aştepte cu nerăbdare momentul în care va primi probabil o nouă misiune care să-l scoată din viața monotonă pe care o dusese pînă atunci la această margine răsăriteană a Mediteranei.

Nu trece mult timp şi cel aşteptat soseşte la Alexandretta. Era locotenentul de marină Luigi Ferraro din Flotila a 10-a M.A.S., grupa „Gamma", un tînăr înalt, armonios dezvoltat, cu o alură de sportiv profesionist.



Portul Alexandretta. Modul de acțiune al scafandrilor de luptă italieni din grupa „Gamma“ asupra cargourilor care transportau minereu în Anglia.

Nu se vedea în el nimic din aspectul tipic al unui funcționar de legație. Nu cadra de altfel cu această funcție nici geamantanul său neobișnuit de greu, bine sigilat şi care – conform uzanțelor diplomatice – era inviolabil, conținutul său fiind ferit de privirile indiscrete ale personalului de la vamă.

O dată ajuns la consulat, Ferraro îl anunță pe Roccardi că scopul venirii sale la Alexandretta este desfăşurarea unor acțiuni de diversiune submarină.

Roccardi, dornic de „senzații tari”, se arată dispus să-l ajute în execuția acestei misiuni. Înainte de a trece însă la fapte erau necesare unele măsuri preliminare: pregătirea terenului, îndepărtarea suspiciunilor unor persoane prea curioase. Alexandretta, ca orice oraş „neutru” ’, mişuna de spioni de toate naționalitățile şi toate nuanțele, urmărind cele mai variate scopuri. De aceea, apariția noului venit trebuia să apară cît mai firească, să nu trezească nici o bănuială. Roccardi îl introduce pe tînărul locotenent de marină printre membrii corpului diplomatic din localitate, jucînd rolul de mentor pe lîngă funcționarul mai tînăr, lipsit de experiență, inițiindu-1 în problemele de diplomație şi în viața mondenă a oraşului.

Desigur că sosirea noului „funcționar” în micul oraş de pe malul mării nu putea trece neobservată. Cei doi italieni erau aproape în permanență urmăriți de persoane dubioase care încercau să le cunoască întreaga activitate, preocupările lor, să le înregistreze convorbirile, atît pe stradă cît şi în localurile publice în care intrau. Dar comportarea acestora era foarte naturală, iar discuțiile dintre ei cît se poate de banale, astfel încît treptat au început să fie lăsați în pace. Ce poate fi suspect la doi tineri funcționari de legație, buni prieteni, care nu au nici un fel de legături cu nimeni, nu frecventează localuri rău famate, nu discută niciodată nimic interesant şi îşi petrec majoritatea timpului liber făcînd baie şi plajă? Într-adevăr, băile în mare deveniseră pentru „diplomații” italieni o adevărată pasiune. În imediata apropiere a consulatului era amenajat lîngă plajă un bazin de înot spațios în care italienii erau cei mai obişnuiți clienți de zi cu zi.

Au trecut în felul acesta două săptămîni şi falşii diplomați au apreciat că perioada de aclimatizare a fost suficientă, că este momentul că treacă la acțiune şi să intre în adevăratul lor rol acela de scafandri de luptă.

În ziua de 30 iunie 1943, la o dană din portul Alexandretta a început încărcarea cu minereu de crom a

cargoului grec „Orion“ de 7 000 tone. Încărcătura era destinată, ca de obicei, Angliei. Nu constituia pentru nimeni nici un secret faptul că „Orion“ urma să plece din port peste 5—6 zile.

În acea zi, după terminarea zilei de muncă, numeroşi locuitori ai orăşelului se înviorau făcînd baie în apa răcoritoare a mării. Apariția obişnuită pe plajă a celor doi italieni, mari amatori de baie, a trecut aproape neobservată. Nici cele două geamantane pe care le purtau cu ei nu au părut nimănui suspecte. Orele de după-amiază s-au scurs destul de repede şi plaja a început să se golească treptat. La căderea serii rămăseseră pe plajă numiai Roccardi şi Ferraro care, îndrăgostiți atît de mult de sportul nautic sau poate mari admiratori ai înserării pe mare, tot nu se îndurau să plece. Umbrele nopții care se lăsau peste orăşelul liniştit, i-au găsit pe „diplomați” tot pe plajă.

Dacă în noaptea aceea unul dintre spionii care înainte urmăriseră cu atîta perseverență pe italieni s-ar fi găsit pe plajă, ar fi observat cum cei doi întîrziați îşi scot din geamantane nişte aparate foarte curioase pe care le fixează pe spate, după care intră tăcuți în apa mării şi dispar în întuneric în direcția locului unde ora ancorat „Orion“.

Peste cîteva zile, la 8 iulie, ziarele au publicat informația că „Orion“ s-a scunfundat după trei ore de la plecarea din Alexandretta. Cauza catastrofei era învăluită în mister. Se făceau fel şi fel de presupuneri. Ciocnirea cu o mină sau lovirea de către o torpilă lansată dintr-un submarin păreau explicațiile cele mai fireşti, din moment ce nici o altă navă nu se zărea pe mare şi nici un avion nu era în aer în momentul exploziei. Numai comandantul flotei italiene şi doi funcționari ai consulatului italian din Alexandretta cunoşteau însă adevăratul motiv pentru care „Orion“ zăcea la 8 iulie pe fundul mării. Cele două mine de tip „Baulillo” fixate de către Roccardi şi Ferraro de chila cargoului grec şi-au făcut conştiincios datoria. Mecanismul

de aprindere, prevăzut cu elice, a provocat explozia minelor după ce „Orion" a ieşit în larg, fără să lase nici o urmă a acțiunii lor distructive.

Tactica folosirii scafandrilor de luptă din flota italiană prevedea – printre altele – schimbarea periodică a locului de acțiune. Prin aceasta se aveau în vedere două scopuri. În primul rînd, se urmărea ca scafandrii de luptă să nu fie descoperiți de către englezi în urma măsurilor deosebite de investigații care se luau după fiecare acțiune de diversiune submarină. Un al doilea scop urmărit era acela de a crea o tensiune şi o stare de nesiguranță permanentă printre echipajele cargourilor engleze, prin scufundarea de cît mai multe nave, din cauze necunoscute, în cît mai multe puncte, folosind un număr minim de scafandri de luptă.

În conformitate cu această tactică, imediat după acțiunea asupra lui „Orion", cei doi „diplomați" italieni pleacă din Alexandretta sub pretextul unei misiuni de serviciu la consulatul italian din Mersin, un alt port turcesc situat mai la vest de Alexandretta. Sosirea lor la Mersin fusese deja din timp anunțată în mod special, astfel încît cei doi tineri sînt cît se poate de bine primiți la consulatul italian. În cele mai bune camere care le-au pus la dispoziție, ei îşi păstrau cu grijă geamantanele aduse de la Alexandretta. Evident că, neavînd de îndeplinit nici o sarcină de serviciu, Roccardi şi Ferraro se puteau dedica şi aici din plin sportului nautic față de care continuau să manifeste aceeaşi pasiune.

La numai cîteva zile după sosirea la Mersin, cei doi sportivi se găseau ca de obicei pe plaja însorită de pe malul mării. Căderea serii i-a găsit singuri pe plaja pustie, singuri cu nelipsitele lor geamantane, însă acest lucru n-a dat nimic de bănuit nimănui. Îndată ce noaptea a învăluit cu umbrele ei plaja şi suprafața mării, cei doi înotători întîrziați pe plajă şi-au îmbrăcat calmi costumele de scafandru autonom şi au dispărut neobservați în apa întunecată a mării.

Cîteva zile mai tîrziu, din portul Mersin a plecat transportorul englez „Kaitoon” de 10 000 tone. După ce s-a depărtat destul de mult de port, nava a început să emită semnale „S.O.S.“ O puternică explozie a provocat o gaură de apă în compartimentul maşini. Cauzele exploziei sînt învăluite şi de data aceasta în mister. Nici o navă inamică pe suprafața mării, nici un avion în aer. O mină sau o torpilă lansată de submarin – aceasta este deocamdată singura explicație posibilă.

Echipajul navei reuşeşte să izoleze două compartimente etanşe şi pericolul scufundării imediate, fiind astfel înlăturat, nava se îndreaptă cu viteză redusă spre insula Cipru. În apropiere de insulă nava ajunge însă aproape complet inundată şi comandantul este obligat să o eşueze pe un fund mic, nisipos.

Scafandrii greci, chemați să cerceteze bordajul navei pentru stabilirea cauzei exploziei, găsesc pe fundul navei elicea aparatului de aprindere a minei „Baulillo”. În felul acesta s-a descoperit nu numai cauza exploziei, dar şi secretul ingenioasei mine folosite de scafandrii de luptă italieni, mină care făcea explozie numai după ieşirea în larg a navei minate. Descoperirea secretului acestei mine se datoreşte unei greşeli elementare pe care au comis-o Roccardi şi Ferraro. În loc să fixeze două mine „Baulillo“ pe chila lui „Kaitoon”, aşa cum se proceda de regulă, pentru a provoca scufundarea cît mai rapidă a navei, ei au folosit *o* singură mină care – după cum era uşor de prevăzut – nu putea să provoace scufundarea imediată a unui cargou de 10 000 tone, astfel ca să ducă cu el la fund şi secretul exploziei şi secretul funcționării minei.[17]

Descoperirea unei elice mici în corpul cargoului „Kaitoon” a avut ca urmare o serie de măsuri speciale luate de comandamentul flotei engleze din Mediterana. S-a întărit vigilența în porturile de încărcare şi s-a ordonat să

[17] După alte surse rezultă că au fost fixate două mine însă una nu a explodat.

se controleze cu scafandri opera vie a tuturor cargourilor engleze din porturile turceşti, înainte de plecarea lor în mare. Ordinul este transmis prin radio tuturor navelor engleze şi consulatelor engleze din porturile turceşti, cu mențiunea de execuție imediată. Această măsură operativă reuşeşte să salveze în ultimul moment un cargou englez sortit pieirii.

După acțiunea de la Mersin, Roccardi şi Ferraro – înapoiați În Alexandretta – reuşesc să mineze în două nopți consecutive încă două nave: cargoul englez „Prince“ de 5000 tone şi cargoul norvegian „Fernplant“ de 7 000 tone. Conform ordinului primit, cargoul „Prince“ este minuțios verificat înainte de plecare şi scafandrii descoperă şi înlătură minele „Baulillo“ fixate de chila navei. Cargoul „Fernplant“ însă pleacă din port fără a fi controlat şi se scufundă în larg într-un timp extrem de scurt.

Bilanțul acțiunilor de diversiune submarină de la Alexandretta şi Mersin din iulie 1943 este destul de avantajos pentru italieni. Numai doi scafandri de luptă au reuşit ca în decurs de cîteva zile să mineze patru cargouri inamice. Dintre acestea, două s-au scufundat în mare, unul a fost grav avariat şi eşuat, iar al patrulea a fost salvat în urma executării precise a ordinului primit.

Descoperirea de către englezi a secretului funcționării minei „Baulillo“ cu care acționau scafandrii de luptă italieni, precum şi măsurile excepționale de vigilență în legătură cu staționarea navelor engleze în porturile turceşti pun capăt acțiunilor de diversiune submarină ale grupei „Gamma“ şi în acest raion al Mediteranei. Continuarea acțiunilor în aceste condiții devenea nu numai extrem de periculoasă dar şi lipsită în general de orice şanse de reuşită. De altfel, acțiuni de acest gen nu s-au mai executat în Mediterana pînă la sfîrşitul războiului.

Iată însă un alt exemplu în legătură cu procedeele tactice în care se preconiza desfăşurarea acțiunilor scafandrilor de luptă de la uscat şi modul de organizare al

acestor acțiuni:

În primăvara anului 1943, pericolul debarcării trupelor anglo-americane din Africa pe continentul european devenise evident pentru Italia care cunoştea chiar pregătirile care se făceau, în vederea debarcării. În cadrul pregătirilor făcute pentru respingerea debarcării – pregătiri limitate de altfel ca amploare din cauza epuizării forțelor şi a înțelegerii tot mai clare de către italieni a deznodămîntului inevitabil – Flotila a 10-a M.A.S. a primit şi ea misiuni corespunzătoare. Una din grupele de scafandri de luptă de sub comanda locotenentului Faranelli a primit misiunea să construiască o peşteră în stîncă în partea de vest a portului Cagliari, din sudul insulei Sardinia. Misiunea a fost executată în cel mai desăvîrşit secret, fără ca locuitorii sau trupele de uscat dislocate în acest sector să afle ceva. În peştera nou construită a fost amenajat un depozit de alimente, echipament şi încărcături de exploziv în cantități suficiente pentru executarea unui număr de acțiuni de diversiune submarină.

Care a fost planul de acțiune pe baza căruia a fost construită, peştera amenajată ca depozit şi bază de acțiune a scafandrilor de luptă? În eventualitatea declanşării acțiunii de debarcare anglo-americane, în timpul desfăşurării debarcării în insula Sardinia, grupa de scafandri de luptă trebuia să-şi ocupe locul în peştera de a cărei existență nimeni nu avea cunoştință. Folosind peştera ca adăpost, bază de plecare şi de aprovizionare, scafandrii de luptă urmau să execute periodic acțiuni asupra navelor mari anglo-americane aflate în staționare în rada Cagliari, folosind pentru scufundarea lor mine de tipul „Migniatta“ şi „Baulillo“. Alți scafandri de luptă aveau misiunea ca într-un moment prielnic, cînd portul va fi plin de vase cu încărcătură de valoare, să arunce în aer rezervoarele de petrol provocînd în felul acesta incendierea întregului port.

Datorită faptului că anglo-americanii nu au debarcat în Sardinia ci în Sicilia, acest plan nu a fost dus la îndeplinire. Rămîne însă de reținut specificul organizării unui astfel de gen de diversiune submarină în cadrul perioadei de pregătire a operației antidesant.

3

Trecuseră patru ani de la declanşarea războiului din Pacific şi importanta bază Singapore, aflată în tot acest timp sub ocupație japoneză, reprezenta un permanent pericol pentru convoaiele aliaților care executau deplasări în partea de sud-vest a Oceanului Pacific şi în Oceanul Indian.

În iulie 1945, cercetarea aeriană a aliaților a descoperit în Strîmtoarea Malacca, la nord-vest de Singapore, crucişătoarele japoneze „Takao“ şi „Nasi“ avînd fiecare un deplasament de 10 000 de tone. Pentru a înlătura pericolul de atac al acestor nave asupra convoaielor anglo-americane, comandamentul englez a hotărît să distrugă crucişătoarele japoneze chiar în punctul de staționare la ancoră, folosind submarine pitice şi scafandri de luptă.

În acest scop, la 26 iulie 1945 au ieşit din baza de pe insula Labuan, în apropiere de Borneo, submarinele engleze „Sturgeon” şi „Spark", avînd la remorcă submarinele pitice „XE-1“ şi „XE-3“. Începea o acțiune de diversiune submarină denumită în mod convențional operația „Hard Job”[18].

După o navigație normală de patru zile, echipajele provizorii de pe submarinele pitice au fost înlocuite cu echipajele principale. La ora 23.00 din 30 iulie, cînd submarinele se găseau la 40 Mm de obiectivul atacului, remorcile au fost molate şi submarinele pitice şi-au continuat independent marşul spre strâmtoarea Malacca cu o viteză de 5 Nd.

[18] Muncă grea.

Submarinul pitic „XE-3“ care a avut rolul principal în cadrul acestei acțiuni era comandat de cpt-locot. Fraser. Din echipaj mai făceau parte comandantul secund Smith, mecanicul Reed şi scafandrul de luptă Majenius. După ce a trecut prin barajele de mine care blocau strîmtoarea Singapore, submarinul a ajuns la ora 02.00 din 31 iulie în zona în care, după datele informative existente, – se găseau instalate stațiile de ascultare submarină ale japonezilor. Intrînd în imersiune şi folosind motoarele electrice, submarinul a reuşit să treacă şi peste această zonă periculoasă, după care – de la ora 02.30 – s-a continuat navigația la suprafață cu ajutorul motoarelor „Diesel” care asigurau o viteză de 5 Nd.

La trecerea prin strîmtoarea Malacca, apariția unor nave de suprafață japoneze a obligat submarinul să intre în imersiune şi uneori chiar să se aşeze pe fund pentru a evita ciocnirea. Curentul cu o viteză de 2 Nd din strîmtoare îngreuna înaintarea submarinului care a ajuns abia la ora 10.00 în apropierea plaselor submarine care protejau cele două crucişătoare. Pîndind momentul în care a fost deschisă o poartă în plasă pentru trecerea unei nave de suprafață, submarinul a intrat prin porțiunea liberă, la o imersiune de 6 metri. Apropierea de obiectiv a continuat în imersiune, folosindu-se numai arareori periscopul pentru orientare, prin împunsături foarte scurte.

În sfîrşit, la ora 13.00, în ocularul periscopului a apărut „Takao“, crucişătorul japonez de 10 000 de tone. Lângă crucişător staționa un distrugător.

Comandantul Fraser a ordonat imersiunea de 7,5 metri şi viteza de 2 Nd, luînd drum de 270°. După o jumătate de oră, submarinul ajunsese la o distanță de numai 350 de metri de crucişător. Apropierea a continuat cu viteza minimă, la imersiunea de 6 metri.

În acest timp în interiorul submarinului scafandrul de luptă se pregătea să între în acțiune. Apa fiind caldă în această regiune, scafandrul nu trebuia să mai îmbrace

costumul special. Dezbrăcat pînă la brîu, el s-a echipat numai cu aparatul de respirat cu oxigen, aşteptînd ordinul de părăsire a submarinului.

La ora 13,45 prova submarinului s-a izbit de corpul masiv al crucişătorului. Executînd o serie de manevre, comandantul descoperă la imersiunea de 8 metri o trecere pe sub chila crucişătorului şi submarinul se strecoară în acest spațiu de apă liber. Este acum rîndul scafandrului de luptă să-şi spună cuvîntul.

Majenius îşi aranjează masca pe față, verifică buna funcționare a aparatului de respirat şi, pătrunzînd în compartimentul scafandrului, dă semnalul pentru umplerea lui cu apă. După 20 de minute el părăseşte submarinul prin tambuchiul de ieşire. Distinge destul de bine deasupra lui uriaşa siluetă întunecată a crucişătorului pe care îl compară cu un Goliath, iar pe el însuşi cu David din vechea legendă biblică.

Aici este necesar să se facă o mică paranteză. După cum se va vedea mai tîrziu, inițial armamentul submarinelor pitice „XE" era constituit din două încărcături de exploziv de cîte 2 tone, fixate cîte una în fiecare din bordurile submarinului. Acest armament s-a dovedit a fi insuficient de eficace, cu ocazia acțiunii asupra navei de linie germane „Tirpitz", în septembrie 1943. Încărcăturile de exploziv erau aruncate pe fund lîngă navă, după armarea mecanismului de aprindere întîrziată. Navele mari de luptă, prevăzînd posibilitatea unor astfel de acțiuni, îşi schimbau periodic locul de ancoraj cu ajutorul remorcherelor şi astfel, îndepărtîndu-se de locul unde erau lăsate încărcăturile, se micşora apreciabil efectul exploziei. Mai tîrziu, pentru a remedia această deficiență, englezii au lăsat numai o încărcătură de exploziv de 2 tone în tribordul submarinului, iar în babord au montat locaşuri pentru 6 încărcături de exploziv portative, care puteau fi fixate de corpul navei inamice cu ajutorul unor magneți.

Acum Majenius se strecoară în babordul submarinului,

desprinde o mină şi încearcă să o fixeze de carena crucişătorului. Operația nu îi reuşeşte deoarece opera vie a navei este acoperită cu un strat gros de depuneri de alge şi scoici. El este nevoit să raşcheteze bordajul, înlăturînd depunerile şi numai după aceea poate fixa cele şase mine, cîte două la un loc, la distanță de 7–8 metri între perechi. După o muncă încordată de 40 de minute, scafandrul reintră în compartimentul central şi după alte 20 de minute el se găseşte din nou în mijlocul celorlalți membri ai echipajului, raportînd comandantului de executarea misiunii.

Comandantul, manevrînd o pîrghie din interiorul submarinului, deblochează încărcătura de exploziv de 2 tone care cade pe fund la 2 metri sub cuirasa bordajului navei japoneze. A doua parte a misiunii, fiind şi ea executată, submarinului nu-i rămîne decît să se îndepărteze cît mai repede de acest loc periculos. Comandantul ordonă mecanicului să pună maşinile foarte încet înapoi. Ordinul este executat însă submarinul nu se clinteşte din loc. Noi eforturi, fără nici un rezultat. Ce se întîmplase oare? Cînd submarinul pitic a intrat sub chila crucişătorului era perioada, mareei înalte. Acum se apropia momentul mareei joase şi apa continua să scadă, iar colosul de 10 000 de tone apăsa tot mai greu asupra corpului fragil al submarinului, amenințînd să-l strivească de fund. Clipe de supremă încordare se scurg una după alta. Se depun eforturi tot mai intense, aproape disperate, pentru a salva submarinul din capcana diabolică în care s-a angajat. Manevrînd continuu maşinile şi cîrmele, golind apa din tancuri, echipajul reuşeşte în sfîrşit după o strădanie de o jumătate de oră să scoată submarinul de sub chila crucişătorului.

O dată acest pericol înlăturat, în timp ce „XE-3“ începea să se îndepărteze de victima sa, intervine un nou incident care periclitează securitatea submarinului. Comandantul observă că atît cîrmele orizontale, cît şi cele

verticale funcționează defectuos. La fiecare manevră a cîrmelor, prova se ridica spre suprafață iar corpul submarinului intra în ruliu. Comandantul ajunge la concluzia că această situație critică se datoreşte faptului că nu a funcționat mecanismul de deblocare a containerului care susținuse încărcăturile de exploziv din babord. Probabil sistemul de deblocare se avariase în timpul cît submarinul manevra agitat pentru a scăpa de sub apăsarea crucişătorului. Acum, containerul rămas la locul său scotea submarinul din echilibrul normal, făcînd în continuare navigația imposibilă. Adîncimea mică a apei din strîmtoare obliga submarinul să navige la o mică imersiune. El putea astfel să fie scos în orice moment la suprafață din cauza dezechilibrării. În acest caz descoperirea lui de către japonezi ar fi dus nu numai la capturarea sau distrugerea submarinului de către inamic, dar chiar şi la salvarea crucişătorului. Încărcăturile de exploziv ar fi putut fi observate şi înlăturate cu ajutorul unor scufundători obişnuiți, fără nici un fel de aparatură, după care nava s-ar fi îndepărtat de încărcătura grea de 2 tone. Rezultatul final ar fi fost deci moartea echipajului submarinului sau o captivitate ruşinoasă, cu misiunea neîndeplinită. Singura soluție salvatoare o constituia o nouă intervenție a scafandrului. Într-adevăr, acesta îşi reîncarcă buteliile de oxigen, se echipează din nou, iese din submarin şi după încă un efort de 40 de minute reuşeşte să desprindă containerul de bordajul submarinului. Reintră apoi complet epuizat în submarin, unde este necesar să i se facă respirație artificială.

În acest timp comandantul, fără să piardă timpul, îşi îndreaptă spre est submarinul echilibrat şi cu capacitatea de navigație restabilită, căutînd să iasă cît mai repede din acest raion în care primejdia creştea cu fiecare clipă. Evitînd de cîteva ori ciocnirea cu navele de suprafață şi nimerind din nou portița deschisă în plasa submarină, „XE-3“ ajunge la căderea serii în afara raionului de apărare

al inamicului. De aici, sub protecția întunericului, submarinul își continuă navigația la suprafață cu ajutorul motoarelor „Diesel". "

După o imersiune de 18 ore, echipajul poate să respire acum cu plăcere aerul curat din largul mării.

Cu ajutorul semnalelor radio „XE-3" reuşeşte să ralieze la miezul nopții submarinul „Sturgeon" care îl ia la remorcă pînă în bază.

Celălalt submarin pitic („XE-1"), comandat de cpt. - locot. Smart, a avut o acțiune mai puțin reuşită. De teama de a nu-şi putea îndeplini misiunea înainte de lăsarea serii, comandantul submarinului nu a mai ajuns pînă la crucişătorul „Nasi" aşa cum avea ordin, ci a preferat să-şi arunce încărcătura de exploziv tot lîngă „Takao" care se găsea mai aproape de intrarea în strîmtoare. A procedat deci exact ca acei aviatori de bombardament care nu reuşesc să ajungă la obiectiv şi îşi aruncă bombele la întîmplare, pentru a nu se mai întoarce cu ele la aerodrom.

După ce şi-a considerat în felul acesta sarcina îndeplinită, „XE-1" s-a retras şi întîlnind submarinul „Spark" a fost luat la remorcă pînă în baza de plecare.

Explozia s-a produs în seara zilei de 31 iulie, la ora 21.30. O spărtură uriaşă de 20 X 10 metri în bordajul navei a provocat scufundarea imediată a crucişătorului „Takao" în strîmtoarea Malacca.

*

* *

Scafandrii de luptă, transportați cu submarinele pînă în raionul de acțiune, au fost folosiți şi de grupa „Gamma" din Flotila a 10-a M.A.S. Rezultatele obținute au fost însă neînsemnate. Vom relata pe scurt numai acțiunea grupei „Gamma" asupra portului Alger.

La sfîrşitul anului 1942, armata engleză îşi intensificase presiunea asupra trupelor lui Rommel din Africa de nord. Concomitent, americanii îşi concentrau în grabă forţele şi tehnica de luptă, ameninţînd Tunisul dinspre vest.

Comandamentul german solicitase încă de mai mult timp flotei ilaliene să întreprindă acţiuni ofensive asupra navelor aliate din porturile algeriene, însă conducerea flotei italiene ezita mereu să ia o hotărîre, consecventă tacticii sale defensive din tot timpul războiului. În cele din urmă, în faţa situaţiei critice care se contura pe litoralul sudic al Mediteranei, comandamentul flotei italiene se decide să adopte o soluţie de compromis. Încercînd să-şi respecte obligaţiile de aliată a Germaniei, fără a angaja însă în luptă forţe importante, flota italiană trasează Flotilei a 10-a M.A.S. misiunea să organizeze şi să execute o acţiune de diversiune submarină asupra portului Alger.

Ordinul este tradus în viaţă şi la 4 decembrie 1942 iese din Spezia submarinul „Ambra" de sub comanda căpitanului de rangul 3 Mario Arillo. Submarinul avea la bord zece scafandri de luptă din grupa „Gamma" şi şase conducători de torpile care formau echipajele a trei submarine-torpile instalate în containerele speciale de pe puntea submarinului „Ambra". Navigînd pe o furtună puternică, submarinul ajunge în raionul Alger abia la 10 decembrie. În noaptea de 11 spre 12 decembrie, „Ambra" se mai deplasează 15 Mm spre coastă, apropiindu-se de rada Alger şi se aşază pe fund la o imersiune de 18 metri. Trebuia cunoscută în continuare situaţia de la suprafaţă, însă de la această imersiune periscopul nu putea fi folosit. Din submarin iese atunci la suprafaţă comandantul secund – căpitanul Iacobacci – care este în acelaşi timp şi un antrenat scafandru de luptă. În afară de costumul obişnuit de scafandru, mai poartă un aparat telefonic şi trage după el firul de legătură cu comanda submarinului. Transformat astfel în ochii şi urechile submarinului,

Iacobacci dă de la suprafață indicații asupra direcției de deplasare a submarinului care continuă foarte încet apropierea de rada portului Alger. În cele din urmă, la semnalul primit, submarinul opreşte funcționarea motoarelor şi a tuturor mecanismelor, aşezîndu-se din nou pe fund la o mică distanță de cele 16 nave şi vase de transport ancorate în radă. Prada, inventariată cu atenție de secund, pare bogată.

La un nou semnal ies din submarin 16 scafandri de luptă. Zece dintre aceştia aveau misiunea să transporte încărcături de exploziv, de tipul „Migniatta" şi „Baulillo", pe care să le fixeze pe fundul navelor inamice. După îndeplinirea misiunii, ei trebuiau să ajungă la uscat şi să încerce să se ascundă sau, dacă aceasta nu era posibil, să se predea trupelor engleze. Ceilalți şase scafandri urmau să conducă spre țintă cele trei torpile dispuse pe puntea lui „Ambra", să fixeze de bordajul navelor conurile de război ale torpilelor cu încărcături de cîte 250 kg de trotil, după care să se înapoieze cu torpilele respective la submarin. La ora 23.00, după plecarea scafandrilor de luptă şi a torpilelor, Iacobacci intră în submarin. El iese din nou la suprafață la ora 02.30, îngrijorat de soarta celor şase conducători de torpile care nu se mai înapoiau. Suprafața apei este însă complet liniştită şi pustie în jurul submarinului. Nu se vede nici o urmă de torpilă şi nu se aud nici explozii sau împuşcături în raionul de staționare al navelor inamice.

Ajuns la limita rezervei de aer, submarinul „Ambra" se reîntoarce la Spezia fără să poată recupera torpilele sau scafandrii plecați de la bord. Cîțiva din aceştia au pierit, iar ceilalți au căzut prizonieri la englezi.

Rezultatul acțiunii, cunoscut numai din comunicatele amiralității britanice, a fost destul de avantajos pentru italieni. Au fost scufundate cargourile „Ocean Vanquisber" (7 000 t), „Berta" (1 500 t), „Armattan" (4 600 t), „S.U.A.-59" (7 500 t) şi avariat grav cargoul „Empire Centaur" (7

000 t). În total, peste 25 000 de tone scoase din luptă, cu prețul pierderii a 16 oameni, a trei torpile şi a cîtorva încărcături de exploziv.

Din declarațiile scafandrilor căzuți prizonieri la englezi, s-a mai aflat că succesul principal se datoreşte celor trei torpile conduse de oameni care au reuşit să scufunde trei cargouri. Cei zece scafandri de luptă, stînjeniți mult de curentul puternic şi de apa rece, nu au putut acționa decît asupra a două cargouri, dintre care unul a fost scufundat, iar celălalt grav avariat.

*

* *

Cu acest episod încheiem capitolul rezervat acțiunilor scafandrilor de luptă asupra navelor şi transportoarelor inamice. Am văzut că, deşi aceste acțiuni au fost destul de sporadice, lupta dintre pigmeii de cîteva zeci de kilograme şi coloşii de mii de tone s-a încheiat adeseori cu înfrîngerea celor din urmă. Au fost desigur şi pierderi în vieți omeneşti, unele recunoscute, altele trecute sub tăcere de cei care şi-au luat sarcina să descrie faptele acestor tineri. Ceea ce trebuie însă reținut în mod deosebit este faptul că astfel de acțiuni de diversiune submarină necesită o organizare minuțioasă, o pregătire îndelungată cu caracter special, măsuri deosebite de mascare, iar succesul realizat prin aceste acțiuni este invers proporțional cu vigilența adversarului.

Capitolul III

SCAFANDRII DE LUPTĂ SUB APELE RÎURILOR

• Cum pot fi folosite torpilele împotriva podurilor • Două explozii pe un braţ al Rinului distrug obiectivele cel mai puternic apărate

1

Operația de debarcare anglo-americană din Normandia, declanşată la 6 iunie 1944 era în plină desfăşurare. La data de 22 iunie, trupele engleze au reuşit să dezvolte capul de pod din raionul Caen. Aruncînd în acest cap de pod în decurs de numai cîteva zile peste 10 000 de oameni, englezii au forțat rîul Orne şi canalul care uneşte acest rîu cu marea şi au înaintat spre est, amenințînd trupele germane din acest raion să fie lovite din flanc şi încercuite.

Aprovizionarea trupelor engleze care acționau în capul de pod era posibilă numai prin folosirea celor două poduri care treceau peste rîul Orne şi peste canal. Dată fiind importanța operativă a acestor poduri, englezii au concentrat aici forțe considerabile de apărare antiaeriană, împotriva aviației germane care încerca să pătrundă spre ele.

Comandamentul german, înțelegînd importanța deosebită a acestor două obiective, a întreprins fără succes numeroase acțiuni împotriva lor. Nici încercările de atac din aer, nici acțiunile de pe uscat cu grupe speciale de

asalt şi diversiune nu au dus la nici un rezultat. Cele două medii – aerul şi uscatul – dovedindu-se ineficace, rămânea o singură şansă: apa. Atunci s-a recurs la ajutorul flotei.

Ne amintim că în acea perioadă în lagunele Veneției se antrenau intens 30 de scafandri de luptă germani, în aşteptarea momentului cînd vor fi chemați pentru „botezul focului". Şi iată că acest moment soseşte. Din ordinul viceamiralului Heye – comandantul Grupării. „K" – zece scafandri de luptă pleacă din Veneția spre frontul german din Normandia, ambarcați în trei autoturisme mari. Pe drum, una dintre cele trei maşini este accidentată grav şi pasagerii ei – patru scafandri de luptă – sînt internați în spital. La destinație ajung astfel numai şase scafandri de luptă care intră în subordinea locotenentului major Hans Prinzhorn, comandantul detaşamentului de asalt maritim „MEK-60" din Gruparea „K".

Punctul de plecare a fost stabilit pe malul rîului Orne, în amonte de poduri, la o distanță de 600 – 700 de metri de limita dinainte a apărării trupelor engleze din capul de pod. Aici au fost aduse două torpile obişnuite, folosite de submarine sau de navele de suprafață. Torpilele au fost reglate anterior de către centrul de cercetări ştiințifice al Grupării „K" astfel încît, cu o uşoară flotabilitate pozitivă, să plutească la o mică imersiune.

Acțiunea a fost fixată pentru noaptea de 22/23 iunie. În seara, de 22 iunie, torpilele aşezate pe cîte un cărucior şi acoperite cu prelate se găseau în imediata apropiere a apei. Sub prelată, un specialist torpilor monta şi regla la torpile aparatele de aprindere speciale, cu mecanism de orologerie. La un moment dat englezii, care probabil observaseră ceva, au dezlănțuit un puternic foc de artilerie asupra raionului în care se pregătea acțiunea de diversiune. Toți s-au refugiat în adăposturi, cu excepția specialistului torpilor care sub prelată, în vacarmul exploziilor din jur, îşi continua liniştit munca migăloasă la torpile. Tot atît de brusc cum a început, focul încetează, după 10 minute.

Cînd Prinzhorn se apropie de torpile, specialistul îi raportează: „Aparatele de aprindere funcționează normal. Torpilele vor exploda la ora 05.30“.

La ora 23.00, ora stabilită pentru plecare, torpilele au fost lăsate la apă cu ajutorul cărucioarelor. Ajunse însă în apa rîului, ambele torpile s-au dus la fund ca nişte bolovani. Explicația s-a găsit imediat. Centrul de cercetări ştiințifice, care lucra de obicei atît de precis şi de minuțios, a greşit de data aceasta. Torpilele reglate pe malul mării cu o flotabilitate uşor pozitivă, căpătau o flotabilitate negativă în apa dulce, cu o densitate mai mică, din rîul Orne. Locotenentul major Prinzhorn ordonă să se fixeze de torpile flotoare improvizate din bidoane de benzină, asigurîndu-le astfel flotabilitatea necesară. Prin această amenajare apărea inconvenientul că se produceau valuri şi siaj pe timpul înaintării, creîndu-se pericolul de descoperire a scafandrilor de către inamic. Nu era însă posibilă nici o altă soluție. Acțiunea trebuia neapărat executată în noaptea aceea; o nouă reglare a torpilelor ar fi durat prea mult timp, iar explozia era fixată pentru ora 05.30.

Din cei şase scafandri de luptă s-au constituit două grupe de cîte trei oameni. O primă grupă, compusă din scafandrii Kaiser, Bretschneider şi Reimann, trebuia să acționeze cu o torpilă asupra, podului de pe canalul care leagă rîul Orne cu marea. A doua grupă, cu cealaltă torpilă, urma să plece pe rîul Orne şi să distrugă podul de peste acest rîu.

Acțiunea grupei de pe canal este pe larg descrisă în jurnalul personal al sergentului Kaiser, din care extragem:

„După ce am reuşit să aducem torpila să plutească aproape de suprafața apei, am plecat. Se făcuse deja miezul nopții. Misiunea pe care o primiserăm era următoarea. Să transportăm torpila pînă la al doilea pod de pe canal, dispus la o distanță de 12 km față de punctul de plecare şi să fixăm torpila de fundul canalului, lîngă piciorul central al podului. Pentru aceasta trebuia să

trecem, în cel mai mare secret pe sub primul pod, ocupat tot de englezi, însă fără prea mare importanță din cauza capacității sale reduse pentru transporturi. După terminarea misiunii urma să ne înapoiem pe acelaşi drum.

Cerul acoperit complet de nori şi noaptea întunecoasă ne uşurau mult misiunea. În față înotam şi eu cu Bretschneider, ținînd în mînă câte o saulă cu care remorcam după noi torpila. Reimann înota la coada torpilei, cu sarcina de a o dirija corect şi a o ajuta la înaintare, prin împingere.

La început toate mergeau bine. Torpila, susținută de cele două bidoane de benzină fixate lateral, plutea cuminte, în poziție orizontală. După puțin timp însă, coada torpilei a început să se scufunde treptat astfel încît Reimiann nu o mai putea susține decît cu foarte mare greutate, depunînd eforturi deosebite. În curînd, el a trebuit să fie schimbat cu Bretschneider, pentru a-şi mai reface forțele. Ne găseam în acel moment în zona dintre cele două fronturi, la o distanță destul de mare de obiectiv şi era evident că în aceste condiții nu vom putea duce misiunea pînă la capăt.

Pentru a ieşi din acest impas, după o scurtă odihnă, Reimann se scufundă în apă şi, mergînd pe fundul canalului, susținea coada torpilei cu mîinile ridicate deasupra capului. Situația sa nu era deloc de invidiat. Cu masca aparatului de respirat pe față, susținînd deasupra capului o greutate destul de mare, el păşea din greu pe fundul mîlos şi plin de murdării al canalului. În zonele în care adîncimea canalului era mai mică, Reimann sprijinea coada torpilei pe umăr şi astfel eforturile sale se reduceau. Noi, care înotam la suprafață, simțeam ajutorul primit din partea lui Reimann de pe fundul canalului şi înaintarea devenind mai uşoară am căpătat noi speranțe.

În curînd în fața noastră a apărut primul pod. Pe puntea sa de lemn se auzeau distinct paşii sentinelelor. Ne-am scufundat şi noi doi din față, trăgînd sub apă şi conul torpilei. Aşa am reuşit să trecem neobservați, pe sub pod.

La ora 01.30, cînd primul pod rămăsese mult în urmă şi ne găseam deja în liniile engleze, în jurul nostru au început să explodeze deodată numeroase proiectile. Erau desigur obişnuitele trageri fără eficacitate ale artileriei germane asupra podului spre care ne îndreptam şi noi. Este greu de imaginat impresia groaznică pe care o produceau asupra noastră aceste explozii puternice din apă şi care se suprapuneau peste tensiunea nervoasă maximă care ne stăpînea de aproape două ore. Nu am mai putut suporta şi ne-am apropiat de mal unde am aşteptat timp de zece minute pînă la încetarea focului de artilerie. Încadrarea noastră în tirul artileriei proprii se explică prin faptul că s-au luat măsuri extreme de păstrare a secretului acțiunii şi nici comandamentul trupelor de uscat din zonă nu avea nici o cunoştință despre ea.

Abia am plecat de la mal şi în fața noastră, la o distanță de aproximativ 100 de metri a început să se contureze vag în noapte silueta podului care era ținta noastră. Nu exista nici un indiciu că ar fi fost lovit măcar de un proiectil de artilerie. În curînd a apărut din întuneric, ca o pată alungită, piciorul central al podului. Înotînd cît se poate de încet, fără a face cel mai mic zgomot, ne-am îndreptat spre acest punct şi ne-am scufundat lîngă pilon. Aici am ancorat torpila la un metru deasupra fundului, în imediata apropiere de piciorul podului. Torpila atingea aproape piciorul. După ce am verificat dacă şi mecanismul de orologerie al aparatului de aprindere este în funcțiune, am pornit în sens opus, mergînd cîtva timp pe fundul canalului, apoi am ieşit la suprafață. Ne-am continuat drumul de înapoiere înotînd la suprafață într-un grup strîns, sprijinindu-1 pe Reimann care era la capătul puterilor".

Cei trei scafandri de luptă s-au înapoiat cu bine la punctul de plecare după ce au parcurs în total 24 km în 4 ore. Ei au raportat satisfăcuți lui Printzhorn că şi-au executat misiunea primită.

La o analiză mai atentă a modului de îndeplinire a misiunii s-a constatat că lucrurile nu stăteau chiar aşa. De la început a părut curios faptul că – după o sumară apreciere – cei trei scafandri s-au înapoiat prea repede din misiune. Atunci a fost comparată schema de atac a scafandrilor cu o hartă topografică detaliată a regiunii. Şi imediat s-a observat care a fost greşeala comisă. În schema de atac, pe baza căreia s-a dat misiunea de luptă scafandrilor, erau reprezentate două poduri şi scafandrii – după cum se ştie – urmau să mineze cel de al doilea pod. Pe harta topografică figurau însă trei poduri, iar podul principal – cel care trebuia aruncat în aer – era tocmai al treilea. Rezulta deci cu claritate că scafandrii au minat cel de al doilea pod din harta topografică, adică un pod lipsit de importanță deosebită. Podul principal, al treilea de pe harta topografică şi nereprezentat pe schema de atac la care scafandrii nici nu au ajuns, a rămas aşadar intact.

De unde provenea eroarea? În perioada cînd statul major al a Grupării „K“ întocmea planul acestei acțiuni, primul pod era încă în mîinile nemților şi în această situație, desigur că în schema de atac nu puteau apărea decît două poduri, al doilea fiind podul principal care trebuia distrus. De atunci însă şi pînă în noaptea execuției misiunii, ofensiva englezilor a progresat, şi primul pod a fost cucerit de la nemți. Schema de atac nu a mai fost corectată pe baza noilor elemente ale situației, ceea ce a dus la neîndeplinirea misiunii.

Iată două greşeli grave de calcul în cadrul unei singure acțiuni.

La ora 05.30 precis podul minat a sărit în aer. Scafandrii de luptă din grupul sergentului Kaiser, cu entuziasmul succesului răcit brusc, aveau totuşi mulțumirea că ei şi-au făcut conştiincios datoria, că au realizat pînă la urmă ceva şi că nu sînt cu nimic vinovați de neîndeplinirea scopului principal al acțiunii. De altfel, în starea de epuizare în care ajunseseră, era problematic dacă

ar mai fi putut tîrî după ei torpila încă o distanță de cîțiva kilometri pînă la podul principal.

Acțiunea grupei a doua, care avea misiunea să distrugă podul de pe rîul Orne, a fost şi mai bogată în evenimente neprevăzute. Faptele petrecute, despre care nu a rămas nimic scris, au fost relatate de către doi dintre participanții la acțiune, rămaşi în viață, care au fost interogați după terminarea războiului.

Din grupă făceau parte caporalul Linder, caporalul Schultz şi încă un scafandru al cărui nume nu a fost dezvăluit. Să-i spunem aici „al treilea scafandru".

Distanța de parcurs pe rîul Orne era mai mare decît pe canal. Curentul era mai puternic, astfel încît deplasarea spre obiectiv se putea face cu o viteză mai mare, însă se întîmpinau greutăți mai mari la înapoiere.

Incidentele au apărut chiar de la început. A trecut un timp destul de mare pînă cînd au reuşit să lege de torpilă bidoanele de benzină pentru mărirea flotabilității, astfel că plecarea a fost întîrziată.

În sfîrşit, totul era gata pentru plecare. Însă în momentul cînd scafandrii au intrat în apă, „al treilea scafandru" – rămas anonim – a fost cuprins de o criză de isterie.

Antecedentele acestui tînăr nu erau prea strălucite. În perioada de pregătire din laguna Veneției, el a manifestat în permanență un entuziasm exagerat, fals, cu aspect de fanfaronadă. Zilnic făcea printre ceilalți o agitație ridicolă, strigînd că datoria lor este să plece cît mai repede la luptă, că ei stau de pomană şi fac baie în Adriatiea în timp ce frontul are nevoie de ei, etc. La constituirea grupului de zece scafandri care urmau să plece în Normandia, el a fost inclus în grup ca rezervă numai în urma insistențelor sale energice. Părerea generală despre el era că este încă insuficient de format, lipsit de calm şi de stăpînire de sine, calități atît de necesare unui scafandru de luptă. Accidentul suferit de o maşină şi scoaterea din acțiune a

patru scafandri de luptă a făcut necesar ca şi tînărul anonim să fie încadrat în una din grupe.

În clipa plecării, asupra nervilor săi insuficient de fortificaţi au acţionat o serie de elemente care au dus la dezechilibrarea lor. Apa întunecată şi necunoscută a rîului pe care pluteau crăci şi gunoaie, cu fundul nămolos şi murdar, accidentat de gropi, i-au trezit de la început o senzaţie de frică. La aceasta s-a mai adăugat teama de cele două maluri ocupate de inamic, printre care trebuia să treacă, teama de cele 300 kg trotil din torpilă care trebuia transportate şi care vor exploda la o anumită oră. Toate acestea, adăugate la temperamentul său sensibil şi instabil, explică în mare parte criza sa de isterie.

Abia intrat în apă, el a ieşit imediat pe mal, strigînd:

— Picioarele!

— Ce este cu picioarele? l-au întrebat ceilalţi.

— Labele! strigă el din nou.

Cei doi scafandri nu au observat însă nimic deosebit la înotătoarele sale de cauciuc.

— Mă strîng! continua el să strige.

— Să fim serioşi, spuse unul din scafandri. Slăbeşte puţin găicile de la labe şi vino în apă că este deja tîrziu.

— Nu! nu! nu! numai asta nu! izbucni istericul într-un hohot de plîns neomenesc.

S-a trîntit pe mal scormonind pămîntul cu mîinile, în timp ce întregul corp îi era zguduit de accesele de plîns.

Schultz şi Linder stăteau lîngă el, privindu-1 cu o compătimire amestecată cu dispreţ. Văzînd în cele din urmă că nu mai este nimic de făcut, s-au hotărît să plece numai ei doi, deoarece întîrziaseră prea mult.

Hotărîrea lor curajoasă i-a ajutat. Purtînd cu ei torpila care plutea bine, aproape de suprafaţa apei, au depăşit liniile germane, apoi au trecut peste o plasă contra minelor şi, favorizaţi de curentul puternic, au ajuns destul de repede la podul care constituia obiectivul misiunii lor. Aici au minat piciorul principal al podului, folosind acelaşi

sistem ca şi prima grupă.

Înapoierea lor imediată nu avea şanse de reuşită. Noaptea era pe sfîrşite, curentul – foarte puternic, iar scafandrii – aproape doborîți de oboseală fizică şi nervoasă. Schultz şi Linder s-au hotărît atunci să iasă la mal şi să caute un adăpost unde să se ascundă pe timpul zilei, urmînd ca în noaptea următoare să se înapoieze la baza de plecare. Într-adevăr, mai în aval de pod, ei au găsit o groapă amenajată ca latrină de campanie în care s-au ascuns şi au stat ziua întreagă.

La ora 05.30 s-a produs explozia care a distrus podul. Patrulele engleze au răscolit cu înverşunare tot timpul zilei ambele maluri ale rîului pentru a găsi pe diversioniști, însă fără nici un rezultat. S-a dovedit că ascunzătoarea a fost bine aleasă.

După lăsarea întunericului, cei doi scafandri se grăbesc să părăsească adăpostul lor neconfortabil şi în aceeaşi noapte reuşesc să treacă prin rîu linia frontului, înapoindu-se la unitate.

Cît despre „al treilea scafandru", acesta – după ce şi-a revenit din criză – are remuşcări că şi-a părăsit camarazii şi pleacă singur în urma lor să-i caute. Este însă descoperit de englezi care îl rănesc şi îl iau prizonier. După puțin timp el moare în prizonierat.

Aceasta este, cel puțin, versiunea oficială. Adevărul asupra lui nu va fi cunoscut, poate, niciodată.

2

După ce Rinul străbate Germania şi pătrunde pe teritoriul Olandei se desparte în două brațe, la numai cîțiva kilometri de frontiera germano-olandeză. Pe malurile fiecăruia dintre cele două brațe se găsesc două localități importante, la o distanță nu prea mare de la bifurcare. Pe brațul dinspre nord, numit Rinul inferior sau Lek, este situat oraşul Arnhem, iar pe brațul dinspre sud – Waal – se

ridică localitatea Nijmegen. Raionul celor două oraşe a constituit teatrul unor acțiuni de luptă importante în timpul celui de-al doilea război mondial.

La începutul lunii septembrie 1944, la trei luni după debarcarea din Normandia, mareşalul Montgomery a elaborat planul unei operații de mare amploare, prin care urmărea să despartă Olanda de Germania, ieşind la mare lîngă Suidersee, să încercuiască şi să distrugă resturile Armatei a 15-a germane care reuşise să fugă din fața aliaților peste rîul Escaut. Prin aceasta se deschideau Armatei a 2-a britanice porțile spre cîmpiile de nord-vest ale Germaniei. Conform planului operației, Armata 1 de desant aerian a aliaților urma să execute un salt în Olanda pentru a ocupa podurile de pe Maas, Waal şi Rinul inferior. Concomitent, Corpul 30 armată, întărit cu două divizii de tancuri, va înainta rapid pe direcția Eyndhoven – Nijmegen – Arnhem, unind focarele de debarcare aeriană cu frontul aliat din Belgia.

Operația a fost declanşată. O divizie americană de desant aerian a cucerit podul de peste Maas din dreptul oraşului Grave, iar o altă divizie a pus stăpînire pe cele două poduri mari de peste Waal, din localitatea Nijmegen. În acelaşi timp, Corpul 30 armată a început deplasarea pe direcția stabilită prin plan. Divizia 1 britanică de paraşutişti, lansată în raionul Arnhem, a reuşit să se fixeze în oraş, dar nu a putut ocupa podurile de peste Rinul inferior şi a fost încercuită de trupele germane.

Corpul 30 armată ajunsese la Nijmegen şi înlocuise divizia americană de paraşutişti, însă, încercînd să continue ofensiva spre Arnhem, a fost oprit la jumătatea distanței dintre cele două oraşe, în fața unor puternice rezistențe germane. Situația era destul de critică pentru aliați. Marea ofensivă, atît de vijelios începută, era oprită brusc. Divizia 1 engleză de paraşutişti încercuită la Arnhem era măcinată fără cruțare de către nemți. Soarta diviziei, şi o dată cu ea soarta întregii operații, părea

pecetluită. În loc de o rupere a frontului spre Suidersee, Corpului 30 armată îi revenea o misiune mult mai limitată – aceea de a elibera resturile Diviziei 1 de paraşutişti.

În aceste condiţii, cele două poduri din Nijmegen – un pod de cale ferată şi un pod rutier – căpătaseră o importanţă operativă vitală pentru trupele engleze. Podurile constituiau singura cale de transport pentru alimentarea forţelor de la nord de Waal, care luptau din greu pentru eliberarea diviziei încercuite la Arnhem. Peste cele două poduri se scurgeau zilnic spre nord cantităţi însemnate de tancuri, de artilerie, de trupe şi de mijloace de aprovizionare.

Comandamentul englez, pe deplin conştient de valoarea deosebită a podurilor din Nijmegen, a luat măsuri excepţionale pentru apărarea acestui obiectiv, mai ales împotriva atacurilor din aer. Aici au fost concentrate forţe însemnate de artilerie antiaeriană, dispuse pe cîteva centuri în jurul podurilor, precum şi unităţi speciale de aviaţie de vînătoare. Comandamentul german cunoştea de asemenea importanţă acestor poduri pentru deznodă-mîntul operaţiei şi regreta acum greşeala de a nu le fi distrus în retragere. Ulterior, toate încercările de a le distruge au rămas fără rezultat. Aviaţia germană nici măcar nu putea ajunge în apropierea podurilor, din cauza puternicei apărări antiaeriene. Nici grupele speciale SS de asalt şi diversiune nu au putut pătrunde la poduri. S-a ajuns chiar la măsuri extreme, de tip japonez. Un avion de transport „JU-52“, încărcat la maximum cu exploziv şi condus de piloţi de sacrificiu a încercat să se arunce asupra unuia din poduri. Întîmpinat însă de un uragan de foc, avionul a făcut explozie în aer, înainte de a ajunge măcar în zona podurilor.

Singura speranţă rămăsese în Gruparea „K“. Aceasta primeşte de la marele cartier general al armatei germane misiunea de a distruge cu orice preţ podurile din Nijmegen.

Gruparea „K“ a destinat pentru rezolvarea acestei

misiuni două detaşamente de scafandri de luptă: „MEK-60“, comandat de locotenentul major Printzhorn şi „MEK-65“, de sub comanda locotenentului major Richard. Cele două detaşamente s-au instalat în grajdul unei ferme, în amonte de Nijmegen. Graniţa Germaniei şi poziţiile trupelor germane se găseau la numai 6 – 8 km de această localitate în care se găsea obiectivul acţiunii.

Comandanţii detaşamentelor au trecut fără întîrziere la pregătirea şi organizarea operaţiei. S-a făcut o minuţioasă analiză a situaţiei, în cadrul căreia s-au stabilit: viteza curentului, distanţa pînă la poduri, dimensiunile picioarelor podurilor, încărcăturile de exploziv necesare, forţele engleze dispuse pe maluri şi pe pod, condiţiile meteorologice, itinerarele pentru înapoiere etc. Încă de la începutul perioadei de pregătire devenise clar pentru toţi că aceasta este cea mai grea dintre toate misiunile primite pînă atunci de Gruparea „K“.

Condiţiile de acţiune erau foarte grele, piedicile numeroase, iar şansele de reuşită minime. Vor avea succes sau nu? Aceasta era întrebarea pe care şi-o puneau mereu cei doi comandanţi în timp ce puneau la punct detaliile teoretice ale planului de acţiune. Problema principală care se punea în prima urgenţă se referea la categoria mijloacelor folosite pentru rezolvarea acestei misiuni neobişnuite. În această privinţă, cei doi comandanţi erau de păreri opuse. În timp ce Richard susţinea să se acţioneze cu scafandri de luptă, Printzhorn opta pentru şalupele de asalt explozive de tipul „Linse“. În sprijinul propunerilor, fiecare îşi aducea argumentele sale, juste de altfel. Fiecare din cele două categorii de mijloace, în situaţia concretă dată, îşi avea avantajele şi dezavantajele sale. Elementele avantajoase pentru şalupe, erau dezavantajoase pentru scafandri şi invers. Şalupele de asalt explozive se puteau deplasa cu viteză mare şi, învingînd curentul puternic, puteau fi dirijate direct spre ţintă. Ele însă constituiau obiective vizibile şi foarte

vulnerabile, riscînd să fie distruse înainte de a ajunge la obiectiv. Pe de altă parte, scafandrii de luptă aveau posibilitatea să se deplaseze în secret, neobservați pînă la obiectiv. Aici însă, curentul puternic al rîului care făcea un cot accentuat i-ar fi depărtat de firul apei spre unul din maluri şi apropierea de piciorul central al podului, cu încărcăturile de exploziv la remorcă, devenea o problemă greu de rezolvat.

În urma unei temeinice analize s-a ajuns la concluzia comună că totuşi scafandrii de luptă au mai multe şanse de succes şi în această direcție s-au desfăşurat în continuare activitățile pregătitoare.

Modul în care se va produce explozia la poduri şi încărcăturile de exploziv necesare constituiau chestiunea de bază în cadrul perioadei organizatorice. Picioarele podurilor din Nijmegen aveau dimensiuni mari (lățime 11 metri, grosime 4 metri) şi torpilele obişnuite, cu 300 kg exploziv, folosite pe rîul şi canalul Orne erau aici ineficace. Din acest motiv s-a prevăzut folosirea unui nou gen de armament numit „mina-torpilă". De o formă asemănătoare cu a torpilei, o lungime de 5 metri şi diametrul de 560 mm, mina-torpilă avea o încărcătură de exploziv de 1 500 kg (de cinci ori mai mare ca la o torpilă). Aparatul de aprindere cu mecanism de orologerie permitea explozia întîrziată, la ora dorită. Un element ingenios în construcția minei îl constituia un rezervor special care avea rolul de tanc de balast. Cu ajutorul unui mîner exterior se putea introduce sau evacua apă din rezervor, influențând astfel asupra flotabilității ansamblului. Mina-torpilă putea fi menținută la suprafață, aşezată pe fund sau adusă la imersiunea dorită, în funcție de cantitatea de apă introdusă în rezervor, comportîndu-se în principiu ca un submarin în miniatură. Experiența scafandrilor de pe Orne şi deficiențele constatate cu această ocazie şi-au dat roadele în direcția perfecționării tehnicii de luptă a scafandrilor.

Pentru fiecare picior de pod se destina cîte un „pachet"

format din două mine-torpilă, prinse una de alta printr-o parîmă de 15 metri.

Pe timpul transportului, cele două mine stăteau lipite strîns una de alta prin legături, la cap şi la coadă. În apropiere de pod, aceste legături se desfăceau şi cele două mine – unite prin parîma de 15 metri – erau lăsate în curent, de o parte şi de alta a piciorului podului.

Se părea că toate problemele de ordin teoretic au fost rezolvate şi se poate trece la aplicarea în practică a planului operației. Înainte de aceasta se mai impunea însă culegerea unor date suplimentare din raionul de acțiune, pentru a înlătura surprizele şi a crea cele mai favorabile condiții de lucru.

Doi scafandri de luptă sînt trimişi în misiune de cercetare pentru obținerea informațiilor necesare. Ei au început deplasarea pe timpul nopții şi, după ce au parcurs în total 34 km, au revenit în punctul de plecare cu veşti nu prea îmbucurătoare. Iată ce a raportat unul dintre ei.

„Duşi de curent, am ajuns la primul pod, podul rutier, mai repede decît ne-am fi aşteptat. Am trecut pe sub pod cu o viteză atît de mare încît nici nu ne-am dat seama cum am ajuns în aval, dincolo de pod, astfel că nu am reuşit nici măcar să ne apropiem de piciorul podului. Luptam din greu cu curentul pentru a ajunge la firul apei şi a cădea astfel peste piciorul central al podului de cale ferată. Cu tot efortul nostru, curentul ne-a derivat şi aici lateral şi nu am putut trece decît la o distanță de 2 – 3 metri de picior. De înotat împotriva curentului, pentru a ajunge totuşi la piciorul podului, nici nu putea fi vorba“. Cercetarea executată a dovedit încă o dată că misiunea primită nu este deloc uşoară şi că şansele de reuşită sînt minime.

Nu a fost de ajuns însă numai atît. Cînd scafandrii erau gata să treacă la acțiune, o nouă împrejurare intervine să complice şi mai mult situația, destul de încurcată de altfel şi pînă acum.

La punctul de staționare al detaşamentelor de

scafandri de luptă se prezintă căpitanul „SS“ Hummel din Gestapo, cu un document prin care era împuternicit direct de către Hitler să ia conducerea întregii acțiuni. Cpt. Hummel participase cîteva luni la pregătirea de luptă a scafandrilor de luptă din Italia, ca delegat din partea Gestapoului, aşadar avea oarecare experiență în procedeele acțiunilor de luptă ale scafandrilor. Cu toate acestea sosirea ofițerului a nemulțumit profund întregul personal al celor două detaşamente. Apariția lui inopinată era apreciată ca o lipsă de încredere în experiența şi capacitatea de luptă a detaşamentului, ca o încălcare a coeziunii care se crease între scafandrii de luptă în întreaga perioadă anterioară.

Misiunea risca să fie sortită eşecului deoarece Cpt. Hummel venea cu o nouă concepție de acțiune, cu totul contrară celei elaborate pînă atunci de comandanții detaşamentelor. Concepția acestora prevedea deplasarea scafandrilor spre obiectiv în ascuns, păstrîndu-se un secret deplin. Hummel, dimpotrivă, susținea că păstrarea secretului nu constituie condiția de bază a succesului acțiunii. El era de părere că în cazul cînd scafandrii ar fi descoperiți de inamicul de pe maluri şi asupra lor s-ar deschide focul, ei îşi vor putea totuşi continua misiunea, fiind sprijiniți cu foc de mitraliere de pe şalupele de asalt „Linse“ care vor însoți scafandrii pe tot timpul deplasării spre poduri.

Întreaga experiență a acțiunilor precedente executate asupra podurilor din Nijmegen dovedea absurditatea concepției lui Hummel. În toate aceste acțiuni, nici o categorie de forțe şi mijloace terestre, fluviale sau aeriene, descoperite de englezi nu au putut ajunge pînă în apropierea podului, fiind distruse. Era evident că şi scafandrii, o dată descoperiți, vor fi ucişi cu mult înainte ca ei să ajungă la poduri. Singura rază de speranță în reuşita acțiunii se putea întrevedea numai prin păstrarea desăvîrşită a secretului deplasării.

Ca o încununare a absurdității planului propus, Cpt. Hummel comite o greşeală şi mai mare, care a descurajat complet pe scafandri. El ordonă să se mai execute o acțiune de cercetare asupra podurilor, dar de data aceasta cu şalupe de asalt. Desigur că şalupele au fost descoperite de englezi şi asupra lor s-a deschis un foc violent. Din fericire, inamicul nu dispunea în acel moment de proiectoare, astfel că şalupele nu au fost distruse ci numai grav avariate, reuşind cu mare greutate să parcurgă drumul de înapoiere.

Imediat după această întîmplare, englezii au înțeles că se pot aştepta la un atac asupra podului de pe fluviu şi au luat măsurile corespunzătoare. Zeci de proiectoare luminau tot timpul nopții podurile şi o zonă întinsă a fluviului din amonte de poduri. Pe toată întinderea era o lumină ca ziua. Pe maluri au fost instalate noi puncte de foc, cu armament automat, flancînd suprafața apei.

Englezii erau preveniți şi orice încercare de pătrundere pe apă spre poduri echivala cu o sinucidere. Abia după două săptămîni de aşteptare şi de inactivitate din partea scafandrilor, englezii au apreciat că pericolul a trecut, au stins proiectoarele şi au mai slăbit vigilența.

Pentru toți devenise acum deosebit de limpede faptul că singurul mijloc eficient pentru distrugerea podurilor îl constituiau scafandrii de luptă.

*

* *

Executarea acțiunii de diversiune asupra podurilor din Nijmegen a fost hotărîtă pentru noaptea de 29 septembrie 1944. Punctul de plecare al scafandrilor se găsea la 10 km amonte de Nijmegen. Participau la acțiune 12 scafandri de luptă, organizați în trei grupe de cîte patru oameni. Fiecare grupă purta un „pachet” de două mine-torpilă, însumînd trei tone de exploziv.

Prima grupă avea misiunea să distrugă podul de cale ferată, iar celelalte două grupe urmau să distrugă podul rutier.

Grupa 1 era comandată de subofițerul Heins Bretschneider care, după cum pe amintim, participase şi la acțiunea de diversiune de pe Orne. În componența grupei mai intrau gradații Egger, Oile şi Walhendorf. Cunoaştem modul de acțiune al acestei grupe din relatările lui Bretschneider.

„De la început am pierdut foarte mult timp pentru lăsarea la apă a «pachetului». În loc să plecăm la miezul nopții, conform planului, am reuşit să începem deplasarea abia la ora 04.00. Efortul depus ne obosise, însă am reuşit să ne revenim în prima parte a drumului. Curentul ne purta cu o viteză mare, şi noi nu aveam altceva de făcut decît să mişcăm din cînd în cînd picioarele prevăzute cu labe de cauciuc, pentru a ne menține direcția. După ce am trecut de sectorul în care inamicul ocupa numai malul stîng, am intrat în zona în care ambele maluri erau ocupate de englezi. Silueta masivă a podului rutier ne-a apărut brusc în față, Încă înainte de a ajunge în Nijmegen. În jurul podului se observau mai multe incendii provocate de bombardamentele aviației germane care avusese sarcina să ne sprijine acțiunea. Dar în afară de faptul că bombardamentul nu a avut nici un efect, nici scopul urmărit prin organizarea cooperării cu aviația nu fusese atins din cauza întîrzierii noastre.

Pe fondul viu luminat de flăcările incendiilor, primul pod se contura deosebit de clar. El se întindea peste Waal într-o porțiune în care fluviul făcea un cot brusc şi, din această cauză, curentul principal nu urmărea firul apei, aşa cum de altfel ne prevenise şi cercetarea executată anterior. Am încercat să înfruntăm curentul, pentru a ne menține pe axul fluviului. A fost necesar să depunem eforturi uriaşe pentru a ne ține cît mai departe de malul stîng către care ne împingea cu înverşunare curentul.

Peste cîteva minute ne găseam chiar în fața podului rutier. Încremeniți într-o nemişcare absolută, ne-am lăsat purtați de curent, reuşind să trecem neobservați pe sub podul care era luminat destul de bine.

Mi-am îndreptat privirile mai departe, în față, pentru a descoperi podul de cale ferată, obiectivul acțiunii noastre. Am văzut însă deodată ceva care m-a umplut de groază. La numai 200 de metri în fața noastră se întindea pe întreaga lățime a fluviului un obstacol la suprafața apei. Nu îmi puteam da seama despre ce obstacol poate fi vorba. El nu fusese semnalat de elementele noastre de cercetare. În cazul cînd ar fi fost o estacadă contra minelor, mă întrebam de ce nu a fost instalat în amonte de primul pod, pentru a proteja ambele poduri. În curînd, după ce ne-am apropiat şi mai mult, mi-am dat seama că nu este vorba de un obstacol special, ci era un pod de pontoane. Pentru noi însă era tot un obstacol cît se poate de periculos.

La podul de pontoane lucrul era în toi. Vedeam pe pod agitația geniştilor englezi care definitivau detaliile construcției. Într-o fracțiune de secundă mi-am dat seama de situația periculoasă, aproape fără scăpare în care ne găseam. Cîteva momente încă şi «pachetul» nostru se va lovi cu zgomot de pontoane, alarmînd soldații de pe pod care ne-ar fi descoperit imediat. Am observat însă, din fericire pentru noi, că la mijlocul fluviului podul de pontoane nu era încă împreunat şi rămăsese deschisă o trecere destul de largă. Aceasta constituia salvarea noastră. I-am strigat îndată lui Oile care înota la capul «pachetului» să dirijeze minele către firul apei. Am reuşit cu mari eforturi să îndreptăm minele pe direcția dorită şi să trecem prin portița rămasă liberă, la o distanță de numai cîțiva metri de soldații care lucrau pe pod.

Am scos un suspin de uşurare după ce ne-am văzut scăpați de acest pericol neprevăzut. Ne apropiam repede de obiectivul nostru şi o nouă tensiune fizică şi psihică ne aştepta. Cotul fluviului continua şi aici şi luptam din

răsputeri pentru a ieşi din curent şi a ne menține cît mai în axul fluviului pe care se găsea piciorul central al podului nostru.

Podul se vedea destul de aproape. Printr-o lovitură convențională în metalul minei, am semnalizat celorlalți trei scafandri să desfacă «pachetul». Legăturile de la capul şi coada «pachetului» au fost îndată desfăcute şi cele două mine-torpilă s-au depărtat una de alta, rămînînd unite prin parîma de 15 metri. Walhendorf şi Egger manevrau mina-torpilă din dreapta. Ei trebuia doar să mențină mina-torpilă pe direcția existentă şi să treacă cu ea în partea dreaptă a piciorului podului. Eu şi cu Oile în schimb, care conduceam mina-torpilă din stînga, urma să înotăm cu putere pentru a deriva mina lateral, cît mai mult spre stînga. Înotam pe spate, perpendicular pe curent, cu parîma minei-torpilă înfăşurată pe mînă, luptînd din greu pentru fiecare centimetru. Exista pericolul ca mina să se izbească de piciorul podului care era foarte aproape şi să explodeze. Cu eforturi deosebite am reuşit pînă la urmă să trecem mina prin partea stîngă a piciorului podului. Cealaltă mină trecuse deja prin dreapta. Cîteva clipe încă şi cele două mine s-au oprit de o parte şi de alta a piciorului podului, menținute de parîma de legătură care se sprijinea întinsă pe latura din curent a piciorului. Zgomotul produs prin lovirea minelor de picior a fost atenuat datorită unor grinzi de lemn care căptuşeau piciorul podului şi îl protejau împotriva sloiurilor de gheață.

După ce ne-am odihnit puțin, am armat mecanismele de orologerie ale aparatelor de aprindere care au început să funcționeze la ora 05.30. Explozia ambelor mine urma să se producă exact peste o oră, la precizie de o secundă. Nu ne-a mai rămas decît să lăsăm apa să umple tancurile de balast pentru a trimite minele-torpilă la fundul fluviului"...

După o oră minele au explodat, piciorul a fost rupt complet şi cele două arcuri mari ale podului s-au prăbuşit în apă. Prin distrugerea podului de cale ferată, scafandrii

de luptă din grupa 1 şi-au îndeplinit misiunea primită.

Cei patru scafandri, după ce au terminat operația de minare a podului, s-au lăsat purtați în continuare de curent pentru a trece de capul de pod ocupat de englezi şi pentru a ajunge fiecare pe cont propriu în pozițiile trupelor germane din Olanda. La ivirea zorilor, Bretschneider s-a ascuns într-o barcă de pe mal în care a stat toată ziua. Noaptea următoare şi-a continuat drumul, ajungînd cu bine în pozițiile germane. Tot aici a ajuns în mod independent şi Egger. Despre soarta lui Oile şi Walhendorf nu s-a mai aflat nimic.

În timp ce grupa 1 de scafandri de luptă desfăşura acțiunile descrise mai sus, celelalte două grupe care aveau misiunea să distrugă podul rutier erau în drum spre obiectiv. Pînă în apropierea podului, grupele au ajuns fără nici un eveniment deosebit. Aici însă s-au pomenit deodată prea aproape de malul stîng, fie din cauză că nu au apreciat just distanța pînă la pod, fie pentru că nu au putut înfrînge forța curentului. Situația lor era deosebit de critică. Dacă înotau cu putere pentru a ieşi din curent spre mijlocul fluviului, produceau zgomot şi riscau să fie descoperiți. Lăsîndu-se duşi de curent, ajungeau inevitabil pe malul stîng ocupat de englezi. Nu se găsea nici o ieşire din această dilemă. Distanța pînă la mal se micşora văzînd cu ochii, iar adîncimea apei scădea tot atît de repede. Fundul era abia la un metru. În fața lor s-au ridicat brusc dune de nisip şi estacade perpendiculare pe mal. La aproximativ 50 de metri de mal, „pachetele" ambelor grupe s-au pus pe uscat, înfigîndu-se cu capetele în nisip, la o anumită distanță unul de altul.

Cei patru scafandri din grupa a 3-a au fost descoperiți de englezi în timp ce încercau să scoată „pachetul" de pe uscat. Asupra lor a fost dezlănțuit un foc automat puternic şi continuu. Riscînd să fie împuşcați sau să sară în aer o dată cu minele de lîngă ei, scafandrii din grupă s-au risipit pe mal, pierzîndu-li-se urma.

Între timp, scafandrii grupei a 2-a stăteau nemişcaţi, culcaţi în apă aproape de mal, urmărind cu încordare focul îndreptat asupra celeilalte grupe. Profitînd de faptul că momentan atenţia englezilor era îndreptată în altă parte şi ştiind că „pachetul" lor a rămas singurul mijloc de acţiune asupra podului, ei s-au hotărît să rişte totul pentru a-şi executa misiunea. Decişi să renunţe la măsurile de prevedere şi să acţioneze cît mai repede pentru a folosi la maximum timpul disponibil, scafandrii au reuşit să scoată minele-torpilă de pe uscat şi să le transporte pînă sub pod. Aici însă nu au mai putut să fixeze minele de piciorul central al podului şi atunci le-au scufundat între două din picioarele podului. După aceea, cei patru scafandri au ieşit pe mal şi s-au predat trupelor engleze. Explozia care s-a produs nu a distrus podul, însă l-a avariat destul de grav, astfel încît misiunea a fost totuşi parţial îndeplinită.

Din cei 12 scafandri plecaţi în misiune, numai doi au reuşit să se înstoarcă la trupele proprii (Bretschneider şi Egger). Ceilalţi zece au căzut prizonieri sau au pierit fără urmă.

Capitolul IV

SCAFANDRII GENIŞTI ASIGURĂ DEBARCAREA DESANTULUI MARITIM

• Aportul scafandrilor genişti în operaţia „Overlord”
• În operaţiile de debarcare din Pacific, cercetarea şi dominarea se execută sub focul japonezilor

1

Sîntem în martie 1944, în raionul maritim al Normandiei între peninsula Cotentin şi gura rîului Orne. Un vînt rece de nord-vest frămîntă suprafaţa mării, presărată de crestele albe ale valurilor. Pe litoral, în faţa ambrazurilor cazematelor construite în stînci sau în clopotniţele bisericilor din satele răzleţe prin care trece „Valul Atlanticului”, execută serviciul de observare soldaţii germani. Pe întinsul nesfîrşit al mării nu se vede nici o navă, nici o dîră de fum, nimic în afară de valurile mari care se izbesc de ţărm şi de pescăruşii în zborul lor avîntat. Monotonia peisajului plictiseşte de moarte pe observatorii nemţi care aşteaptă nerăbdători să le vină schimbul.

La ora aceasta de sfîrşit de zi, la o adîncimie de 20 de metri sub întinderea pustie a mării, un submarin misterios despică apa cu viteza minimă. Nici o dîră nu rămîne în urmă iar zgomotul produs de electromotoarele sale este aproape imperceptibil. Deodată submarinul începe să evacueze apa din tancurile de balast şi să se ridice încet la suprafaţă. Apare întîi periscopul, apoi şi chioşcul.

Motoarele sînt stopate şi submarinul rămîne pe loc, în semiimersiune, clătinat numai uşor de valurile care lovesc neîncetat corpul său de oțel. Umbrele înserării s-au lăsat tot mai întunecate pe suprafața apei. Dar tambuchiul de ieşire din submarin rămîne înțepenit în continuare şi nici o ființă omenească nu apare în chioşc.

Din interiorul submarinului englez, comandantul urmăreşte prin periscop suprafața mării şi linia coastei estompată în noapte.

Rezultatul observării se pare că l-a mulțumit. Nimic suspect pe apă şi pe uscat, linişte absolută. El coboară periscopul în locaşul său, apoi se îndreaptă spre compartimentul vecin unde aşteaptă o grupă de opt oameni. Sînt scafandri genişti, subordonați Marelui stat major al forțelor aliate de invazie în Europa (SEIF) cu misunea de a executa cercetarea submarină în raionul maritim al debarcării, în vederea invaziei proiectate pe continentul european.

În fața scafandrilor amorțiți de nemişcarea din timpul marşului şi dornici să treacă repede la acțiune, comandantul face o scurtă orientare asupra situației şi le dă ultimele indicații asupra modului de acțiune. Submarinul se găseşte în acest moment la aproximativ 1 200 – 1 300 de metri de mal. Crestele înspumate ale valurilor şi legănatul ritmic al submarinului sînt o dovadă că vîntul este destul de puternic. Din norii care acoperă cerul pot cădea ploi intermitente. După indicațiile hărții, adîncimile din raion sînt cuprinse între 20 – 25 de metri. Datele sînt însă discutabile. După ieşirea din submarin, scafandrii vor folosi ca repere o clopotniță care se observă spre sud – sud-est şi schela unui observator pe o stâncă de pe mal, exact spre sud. Apa este rece, sub 8°C. Conform instrucțiunilor primite, submarinul poate rămîne în raion maximum două ore, astfel că scafandrii trebuie să lucreze cît mai repede şi cît mai bine. După ce Allan, comandantul grupei de scafandri asigură pe comandantul submarinului

că toți oamenii săi își cunosc perfect misiunea și îndatoririle, comandantul submarinului mai precizează în încheiere că debarcarea aliaților din Normandia poate fi complicată pînă la cel mai înalt grad în cazul cînd unul dintre scafandri va fi prins – viu sau mort – sau chiar numai observat de către nemți în acest raion.

În timp ce scafandrii fac exerciții de gimnastică pentru desmorțire, Allan controlează pe rînd, cu foarte multă atenție, echipamentul fiecărui scafandru, oprindu-se pînă la cele mai mici detalii. Sînt verificate etanșeitatea combinezonului impermeabil, mai ales la încheieturi, geamul măștii de cauciuc a costumului, existența pumnalului în teaca de la brîu, precum și a tăbliței de material plastic și a creionului special cu care se vor înscrie rezultatele observațiilor. În sfîrșit, este examinată sonda înfășurată cu grijă și legată de mîna stingă a scafandrului.

Verificînd pe rînd echipamentul scafandrilor, Allan le privește fețele prin geamul măștii de cauciuc și își aminteşte fugitiv de cîte ceva din trecutul fiecăruia.

Primul controlat este sergentul Panet, un veteran al scufundărilor submarine. El s-a înscris ca voluntar încă din iulie 1940 la cursurile de scafandri de luptă organizate de amiralitatea britanică. Înzestrat cu calități deosebite de înotător și de scafandru, a executat numeroase antrenamente la Singapore, Capetown, în insula Sicilia și în alte părți. Odată s-a găsit la un pas de moarte, în La-Valletta, cînd lucra sub apă pentru distrugerea unui transportor scufundat de nemți și care stînjenea navigația. Un colț ascuțit din bordajul spart al navei i-a tăiat tubul de legătură al aparatului de respirat și Panet a fost tras la suprafață fără cunoștință. Și-a revenit însă repede, după ce i s-a făcut respirație artificială.

Rînd pe rînd sînt trecuți în revistă și ceilalți scafandri. Kessidi – un marinar cu multă experiență, instructor în școala de scafandri de luptă. Polonezul Radawanski, venit

în grupa de scafandri din unitățile de tancuri ale generalului Anders, frații Harry şi Tom Boot care nu s-au mai despărțit din momentul în care şi-au început serviciul în flota engleză. Pescuiți din mare la cîteva ore după scufundarea navei de linie „Royal Oack“, ei au urmat timp de un an cursurile şcolii de scafandri de luptă şi au obținut aprobarea să rămînă mereu împreună, chiar la cele mai periculoase misiuni. Un alt scafandru, irlandezul O'Hara, deşi avea un stagiu de pregătire de numai trei luni, a fost inclus în grupă datorită calităților fizice deosebite şi a îndemînării sale neobişnuite. El executa acum pentru prima dată o misiune de luptă în dispozitivul inamicului. În sfîrşit, ultimul controlat este americanul Bill Shilling, detaşat la englezi pentru schimb de experiență.

Satisfăcut de rezultatul inspecției, Allan se lasă el însuşi verificat de către sergentul Panet, după care raportează comandantului că grupa este gata pentru părăsirea submarinului. Este ora 21.12 şi toți îşi potrivesc ceasornicele-brățară după ora de la bordul submarinului. Comandantul le mai precizează că după plecarea scafandrilor submarinul va intra în imersiune lăsînd numai periscopul la suprafață, apoi, în cazul cînd nu va interveni nimic neprevăzut va ieşi de trei ori în semiimersiune la orele 22.50, 23.05 şi 23.20.

La ordinului lui Allan, scafandrii se echipează cu aparatele de respirat cu oxigen, lasă oxigenul să pătrundă în pernele de aer şi verifică buna lor funcționare. După aceea, în ordinea stabilită anterior, se ridică din postul central în chioşc şi păşesc pe puntea scăldată de valuri a submarinului. Ei privesc cu atenție conturul nedesluşit al coastei şi descoperă cele două repere care le delimitează raionul de cercetare. Apoi, la semnalul lui Allan, se aruncă în apa întunecată şi rece. Este ora 21.22.

Allan este ultimul care se scufundă. El înoată în direcția stabilită prin misiune, la o adîncime de 3 – 4 metri, ieşind periodic la suprafață pentru orientare. În acest scop,

urmăreşte continuu reperele de la mal şi priveşte din cînd în cînd busola-brățară cu cadru fosforescent. Allan apreciază distanța parcursă în funcție de timp şi de viteza sa pe care o putea realiza pe timpul înotului, viteză stabilită cu suficientă precizie în cursul numeroaselor antrenamente anterioare. Acum este ora 21.28, deci au trecut şase minute de la plecare. Înseamnă, după calculul său, că a parcurs aproximativ 600 de metri. El se opreşte la suprafața apei pentru a culege primele date prevăzute în misiunea de cercetare primită. Desfăşoară saula sondei şi numără cu atenție nodurile care i se scurg prin mînă, pînă cînd greutatea sondei atinge fundul. Apoi se scufundă şi ia cu mîna o probă de fund cu care revine la suprafață. Plutind pe spate, cu tăblița şi cu creionul în mînă, el îşi notează stenografic rezultatele primelor observații: „600 metri de coastă. Adîncime 11 mietri. Fund de nisip şi pietriş mărunt. Ora 21.38“. În continuare, Allan mai face de cîteva ori aceleaşi observații în drumul său spre coastă, la intervale de 50 de metri şi îşi notează toate datele pe tăbliță. El mai înregistrează însă şi alte elemente, în afară de adîncimi şi de natura fundului. La un moment dat, observă, că un curent îl derivează spre stînga cu o viteză de aproximativ 50—60 cm/s. La o adîncime de cîțiva metri, viteza curentului este mult mai mică. Şi aceste elemente hidrografice sînt înregistrate de scafandru.

La distanța de 300 de metri de mal, Allan descoperă obstacole antidesant submarine, formate din piramide metalice, legate între ele prin parîme groase de oțel. Aceste obstacole sînt destinate pentru împiedicarea mijloacelor de debarcare de a se apropia de litoral. Oprite în parîme, navele de desant vor constitui ținte sigure pentru artileria de coastă germană. Obstacolele sînt astfel construite încît pe timpul mareei înalte sînt acoperite de apă şi devin invizibile de la suprafața mării. Allan notează în continuare totul: dimensiunile şinelor din care sînt construite piramidele, înălțimea lor, distanța între piramide etc.

La ora 22.10, la distanța de 200 de metri de mal, descoperă un alt gen de obstacole: piramide de beton. Mai aproape de țărm, el întîlneşte mine antidesant germane de tipul „Tellermdne", un nou obstacol pus în calea mijloacelor de debarcare. Minele sînt aşezate în linie, paralel cu coasta, la distanța de 10 – 15 metri între ele. Înotînd de la o mină la alta şi cercetîndu-le cu atenție el îşi notează în acelaşi timp toate datele referitoare la dimensiunile minelor, înălțimea lor, distanța între ele, imersiunea lor precum şi ora observației, pentru a se cunoaşte exact perioada cînd ele sînt acoperite de apă şi cînd sînt vizibile, prin variațiile de nivel ale apei provocate de maree.

Allan se găseşte în apă de o oră şi zece minute şi se gîndeşte că este timpul să se reîntoarcă la submarin. Orientîndu-se după reperele de la coastă şi folosind busola de mînă, el se îndreaptă pe sub apă spre punctul în care submarinul aşteaptă revenirea scafandrilor. Se îndepărtează mereu de coastă, înotînd cînd sub apă, cînd la suprafață, verificîndu-şi continuu direcția de deplasare şi căutînd înfrigurat pe întinderea de apă din față semnul prezenței submarinului. Rezerva de oxigen este pe terminate, bioxidul de carbon nu se mai absoarbe în întregime şi respirația scafandrului se face cu tot mai mare greutate. În apropierea lui, Allan observă încă doi scafandri care înoată paralel cu el, în aceeaşi direcție spre larg. La un moment dat, deasupra valurilor înspumate ei observă silueta întunecată a chioşcului submarinului care, conform planului, ieşise în semiimersiune la ora 22.50. După o jumătate de minut cei trei scafandri ajung la țintă, se tîrăsc pe punte şi se prind de balustrada chioşcului. Rînd pe rînd, ei intră prin tambuchi în compartimentul postului central unde, în sfîrşit, se recunosc. Sînt Allan, Kessidi şi irlandezul O'Hara. Ei se grăbesc să se elibereze de aparatele de respirat şi să-şi scoată costumele de pe care curg şiroaie de apă. Două minute mai tîrziu, coboară pe

scară şi Radawanski. Patru din scafandri nu s-au înapoiat, încă.

Prudent, comandantul submarinului ordonă închiderea tambuchiului de ieşire şi intrarea în imersiune. Apoi, la ora 23.05, pompele evacuează apa din tancurile de balast şi submarinul iese din nou în semiimersiune pentru cinci minute. De data aceasta intră în submarin şi ceilalți patru scafandri: sergentul Panet, americanul Shilling şi frații Boot. Întreaga grupă este acum completă.

Allan adună tăbliţele pline de însemnări ale scafandrilor şi le depune într-o pungă specială. Sistemul de lucru al tuturor scafandrilor a fost analog cu procedeul de acțiune a lui Allan, descris mai sus. Misiunea grupei se consideră îndeplinită. Tambuchiul chioşcului se închide, submarinul intră în imersiune şi se întoarce în bază.

Din acelaşi raion şi în aceeaşi noapte se reîntoarce spre bază un alt submarin, avînd de asemenea la bord o grupă de scafandri genişti. Această grupă a avut misiunea să cerceteze cîmpurile de mine create de nemți de-a lungul litoralului Normandiei. Scafandrii au determinat tipul minelor, poziția lor față de coastă, densitatea cîmpului de mine, etc. S-a stabilit în cursul acțiunilor de cercetare submarină că nemții au plantat între Le Havre şi Boulogne foarte multe mine speciale „Küstermine Mersten Type A“ sau prescurtat „KMA“. Englezii le numeau „Katymines“. Au fost descoperite aproximativ 30 de rînduri de mine, cu cîte 40 – 150 de mine „KMA“ în fiecare rînd.

Partea principală a minei, KMA“ era constituită dintr-un bloc masiv de beton care stătea pe fund şi în interiorul căruia se găseau 70 kg de exploziv. Deasupra blocului se ridica un trepied din bare metalice cu diametrul de 2 cm, trepied care se termina în partea superioară cu încă o bară metalică, avînd în vîrful ei mecanismul de aprindere electrochimic. La mareea înaltă, întreg ansamblul minei era acoperit de apă, iar la mareea joasă bara superioară ieşea deasupra apei cu 20 cm.

Cînd o navă izbea mina, se spărgea o fiolă cu o soluție de bicromat de potasiu. Aceasta făcea contactul între electrozii unei baterii şi prin doi conductori care coborau la blocul de beton se producra explozia încărcăturii. De bara superioară a minei mai era legată o parîmă plutitoare care provoca explozia în momentul în care o navă trecea pe deasupra sau prin apropierea minei şi – întîlnind parîma – o antrena după ea.

Într-o altă parte a raionului de debarcare, o a treia grupă de scafandri genişti a cercetat cîmpurile de mine de pe plajă. În orele de maree înaltă acestea erau acoperite de apă şi nu puteau fi văzute de pe mijloacele de debarcare şi de pe tancurile amfibii care urmau să se îndrepte spre punctele de debarcare.

Acțiunile de cercetare submarină în raionul stabilit pentru debarcare au continuat mai multe nopți în şir, în cel mai desăvîrşit secret, fără ca nemții să afle ceva. La înapoierea din misiunile de cercetare, scafandrii genişti prezentau rapoarte verbale, o dată cu tăblițele cu însemnări, în față unor organe speciale ale secției de cercetare a SEIF-ului. Datele înscrise pe tăblițe erau descifrate şi comparate între ele. Pe baza sondajelor executate la diferite distanțe față de țărm şi la ore diferite se întocmeau hărți marine detaliate ale raionului de debarcare. Pe aceste hărți erau trecute, în afară de liniile batimetrice şi de natura fundului, toate obstacolele antidesant descoperite de scafandri: cîmpurile de mine, piramidele metalice sau din beton armat unite între ele prin parîme, aricii de sîrmă ghimpată (numiți în glumă „sparanghelul lui Rommel“), minele antitanc şi antiinfanterie de pe plajă ş.a. m.d. Scafandrii au mai reuşit să furnizeze date importante asupra curenților din raion, asupra locurilor în care valurile deferlează puternic în apropierea coastei etc. Hărțile întocmite şi în care figurau toate aceste detalii prețioase erau codificate după un cod special, complicat, apoi multiplicate într-un număr mare

de exemplare şi difuzate statelor majore ale marilor unităţi participante la operaţia de desant. Cu ajutorul acestor hărţi se putea face o temeinică analiză a situaţiei, se alegeau mijloacele cele mai indicate pentru debarcare şi se stabilea în mod just locul unde acestea să fie folosite.

*

* *

Planul general al operaţiei de debarcare din Normandia, denumită în mod convenţional operaţia „Overlord", prevedea împărţirea întregului litoral al Normandiei dintre peninsula Cotentin (Cherbourg) şi gura rîului Orne în două raioane: raionul de est, unde trebuiau să debarce în primul val trei divizii engleze în sectoarele Arromanches, Courcelle şi Ouistreham; raionul de vest în care vor debarca în primul val două divizii americane în sectoarele Saint-Martin şi Vierville.

Pentru asigurarea tehnico-materială a debarcării, planul operaţiei mai prevedea construirea a două porturi artificiale (Arromanches şi Saint-Martin) şi a cinci moluri artificiale (cîte unul în fiecare sector de debarcare).

În etapa de pregătire a operaţiei s-au executat bombardamente asupra construcţiilor de apărare ale „Valului Atlanticului" cu o intensitate mai mare pe litoralul strîmtorii Pas-de-Calais, pentru inducerea în eroare a nemţilor asupra raionului real al debarcării. Tot în acest scop, în zona Pas-de-Calais s-au executat numeroase acţiuni de cercetare aeriană, în timp ce pe litoralul Normandiei cercetarea se executa în cel mai mare secret, cu ajutorul scafandrilor genişti.

Operaţia „Overlod" planificată iniţial să înceapă la 5 iunie a fost amînată cu o zi din cauza timpului nefavorabil, astfel că ea a fost declanşată în dimineaţa de 6 iunie 1944. În timp ce aviaţia aliată executa acţiuni demonstrative în direcţia Pas-de-Calais, în raionul maritim dintre peninsula

Cotentin şi gura rîului Orne s-a concentrat un mare număr de nave de diferite clase. Aviația de sprijin a început loviturile asupra obiectivelor din adîncimea dispozitivului inamic şi din apropierea litoralului, iar navele de luptă executau pregătirea de artilerie a debarcării prin trageri asupra obiectivelor de pe litoral. După o intensă pregătire de aviație şi de artilerie, trupele aliaților urmau să debarce pe litoralul Normandiei. Era un vacarm infernal în care se contopeau huruitul continuu al avioanelor din aer, cu bubuiturile asurzitoare ale exploziilor de pe litoral şi de pe mare.

Prin furnicarul de nave de luptă şi de mijloace de debarcare care împînzeau suprafața mării, se distingea un distrugător care, manevrînd rapid şi cu abilitate, s-a apropiat pînă la 5 km de țărm, unde a lansat la apă patru vedete de desant. La bordul fiecărei vedete se găseau cîte 30 de scafandri genişti echipați în costume uşoare de cauciuc. Unii aveau aparate de respirat cu oxigen, alții care urmau să lucreze numai la suprafață nu aveau astfel de aparate. Scafandrii, împărțiți în grupe de cîte 6 – 7 oameni, aveau misiunea să distrugă sau să neutralizeze obstacolele antidesant instalate de nemți în raionul debarcării şi a căror existență era cunoscută din acțiunile de cercetare submarină executate anterior. Recunoaştem de altfel printre ei scafandri care participaseră la aceste acțiuni de cercetare. Allan comanda două plutoane care urmau să acționeze în sectorul Arromanches, iar sergentul Panet şi irlandezul O'Hara conduceau fiecare cîte o grupă de scafandri genişti.

Plutoanele lui Allan, ambarcate pe două vedete de desant, trebuiau să distrugă obstacolele submarine constituite din piramide metalice sau din beton, iar scafandrii genişti de pe celelalte două vedete de desant urmau să creeze culoare în cîmpurile de mine plantate de nemți la aproximativ 1 km de mal. Să urmărim modul de acțiune al grupei sergentului Panet.

La semnalul lui Allan, scafandrii din grupă trec pe rînd din vedeta de desant într-o barcă de cauciuc, apoi se aruncă în apă. După cîteva minute, toți scafandrii plutesc în apă la o distanță de 200 de metri unul de altul. Sergentul Panet, care coboară ultimul din vedetă, înainte de a urma pe ceilalți scafandri, aruncă în apă o legătură cu balize mici de cauciuc. De fiecare baliză sînt legate cîteva cutii cu exploziv, prevăzute fiecare cu un şnur alb şi cu o bucată de sîrmă înfăşurată pe cutii. Cutiile cu încărcături de exploziv sînt destinate pentru distrugerea obstacolelor submarine. Fiecare dintre scafandri, aflați deja în apă ia cu el cîte o baliză cu încărcăturile de exploziv respective prinse de ea. Apoi se îndreaptă cu toții spre mal, înotînd astfel încît să rămînă cît mai neobservați atît ei, cît şi urmele lăsate prin apă pe timpul înotului.

Prin ceața dimineții, Panet distinge la o distanță de 300 metri în față vîrfurile piramidelor a căror existență o descoperise, bîjbîind, într-o noapte de cercetare submarină cu trei luni în urmă. El observă de asemenea şi parîma de oțel care uneşte piramidele vecine. Scafandrii genişti îşi cunosc bine munca pe care o au de îndeplinit acum, prin numeroasele exerciții de distrugeri sub apă executate în centrul de instrucție de la Cornwall. Fiecare scafandru îşi alege cîte o piramidă şi începe lucrul. El leagă baliza de una din şinele piramidei şi desprinde de baliză, cu ajutorul pumnalului, cutiile cu încărcături de exploziv. Scufundîndu-se pînă aproape de jumătatea piramidei, el leagă apoi cîte o cutie cu exploziv de fiecare şină a piramidei, cu sîrma care se găseşte ataşată la cutie. Cîte un fitil detonator de 50 cm pleacă de la fiecare încărcătură de exploziv şi se ridică liber spre suprafață, pe lîngă piramidă. În acest timp, sergentul Panet, comandantul grupei, trece de la o piramidă la alta şi execută o nouă operație. El înfăşoară piramida cu o nouă bucată de fitil detonant, la 50 cm deasupra încărcăturilor de exploziv şi leagă de acest inel capetele libere ale fitilelor detonatoare

care pornesc de la cutiile cu exploziv. Apoi prinde în vîrful piramidei, la capătul unui fitil „Bickford“ legat de inelul detonant, capsa care va asigura aprinderea fitilului şi apoi explozia simultană a tuturor încărcăturilor legate la piramidă. Explozia simultană este necesară pentru distrugerea sigură a piramidei. Dacă ar exploda la început o singură încărcătură, aceasta ar distruge numai şina de care este legată şi ar îndepărta cutiile cu exploziv de pe celelalte şine ale piramidei care ar rămîne astfel numai avariată, nu distrusă, constituind în continuare un obstacol pentru mijloacele de debarcare.

Panet continuă să înoate de la o piramidă la alta, controlînd cutiile montate de scafandrii grupei şi executînd operația care va asigura explozia simultană a încărcăturilor cu exploziv la fiecare piramidă. În timp de o jumătate de oră, grupa sergentului Panet a pregătit pentru explozie un număr de 16 piramide. Alte două grupe au executat aceeaşi misiune în sectoarele învecinate. Acum comandanții de grupe îşi opresc cu ei numai cîte un scafandru, iar pe ceilalți îi trimit mai la larg, spre ambarcațiunile care îi vor lua la bord.

Deodată, deasupra distrugătorului de la care au plecat scafandrii se ridică rachete de diferite culori. Este semnalul prin care se ordonă declanşarea exploziilor pentru distrugerea obstacolelor submarine. Panet şi ajutorul său înoată repede de la o piramidă la alta. Fiecare trebuie să explodeze cîte opt piramide. Oprindu-se la prima piramidă Panet scoate inelul de siguranță al capsei, prinsă la capătul fitilului „Bickford“ care începe să ardă. Peste cinci minute, focul va ajunge la fitilul detonant în formă de inel din jurul piramidei, provocînd astfel explozia simultană a încărcăturilor montate pe şinele piramidei.

În numai trei minute, Panet şi cu ajutorul său au aprins fără nici un incident fitilurile „Bickford“ ale celor 16 piramide dispuse în sectorul lor de acțiune. Acum ei se îndreaptă în înot spre ambarcațiunea care se deplasează cu

viteză redusă, paralel cu litoralul, pregătindu-se să ia ia bord scafandrii care şi-au rezolvat misiunea. În spatele celor doi scafandri încep să se audă exploziile. Rînd pe rînd se ridică în aer jerbe înalte de apă în vîltoarea cărora se prăbuşesc apoi spre fund sfărîmăturile piramidelor distruse.

Culegerea scafandrilor din apă s-a făcut destul de uşor şi repede. O şalupă cu o viteză mare remorca una după alta cîteva bărci pneumatice. Din bărci erau lăsate la apă în borduri bandule lungi de care scafandrii se agăţau din mers. Ei erau traşi apoi în bărci şi transportaţi la distrugătorul care le servea drept navă bază.

Pentru asigurarea debarcării împotriva obstacolelor antidesant, s-au folosit trei detaşamente de scafandri genişti. Un prim detaşament a creat culoare prin cîmpurile de mine. Al doilea detaşament a executat distrugerea obstacolelor antidesant submarine (piramide, arici de sîrmă ghimpată etc.). Cel de al treilea detaşament a participat la distrugerea minelor antitanc şi antiinfanterie de pe plajele de debarcare.

În timpul acţiunii de distrugere a obstacolelor antidesant au fost omorîţi sau răniţi cîţiva scafandri în urma exploziilor minelor sau a proiectilelor de artilerie. Cu preţul acestor pierderi în vieţi omeneşti, misiunea de asigurare genistică a operaţiei de desant cu ajutorul scafandrilor de luptă a fost rezolvată cu succes.

2

La începutul anului 1944, raportul de forţe din Oceanul Pacific s-a schimbat în avantajul forţelor armate aliate. În aceste condiţii, comandamentul american putea întreprinde operaţii de mare amploare, avînd în mîinile sale iniţiativa şi posibilitatea de a alege obiectivele de atac. Pentru a crea poziţii înaintate de pe care să se ameninţe

direct Japonia, planul de acțiune al forțelor armate americane din partea centrală şi de sud-vest a Oceanului Pacific prevedea pentru anul 1944 alungarea treptată a japonezilor de pe insulele Marshall, Caroline, Mariane şi Noua Guinee, în aşa fel ca la sfîrşitul anului să existe condiții favorabile pentru acțiuni asupra insulelor Filipine şi Ryukyu.

Pentru reuşita numeroaselor operații de desant care stăteau la baza realizării acestui plan vast s-a acordat o atenție deosebită reorganizării, creşterii efectivelor şi intensificării pregătirii scafandrilor genişti din Pacific.

Centrul de pregătire al scafandrilor se găsea în insula Maui (la 100 Mm nord-vest de insula Hawai) sub conducerea cpt.locot. Keller. Aici s-au constituit inițial două detaşamente din scafandrii genişti care mai participaseră şi la alte acțiuni de luptă, din voluntari proaspeți şi din scafandri instruiți de curînd, abia sosiți de la centrul de instrucție din Fort-Pierce. Fiecare detaşament era format din 100 de oameni: 86 de soldați şi gradați şi 14 ofițeri. În curînd se constituie încă două detaşamente de scafandri (al 3-lea şi al 4-lea) şi soseşte şi detaşamentul al 5-lea cu efectivul complet de la Fort-Pierce. În sfîrşit, ceva mai tîrziu, sosesc tot de la Fort-Pierce încă două detaşamente (al 6-lea şi al 7-lea) împreună cu vechiul instructor cpt.-locot. Kaufmann – „părintele scafandrilor genişti" – despre care s-a mai vorbit.

Fiecare detaşament de scafandri este dotat cu cîte o navă specială de tipul „APD", transformată şi amenajată din distrugătoare de construcție mai veche. Acestea erau folosite ca nave bază, pentru transport şi pentru asigurarea acțiunii scafandrilor în raionul de debarcare.

În perioada în care în Anglia pregătirile pentru operația „Overlord" se apropiau de sfîrşit, în cealaltă parte a globului, în Oceanul Pacific, se pregătea într-un ritm rapid operația de invazie a insulelor Mariane, avînd ca prim obiectiv debarcarea în insula Saipan.

Pregătirea forțelor armate americane pentru operația de cucerire a insulelor Mariane s-a desfăşurat din aprilie pînă la mijlocul lunii iunie 1944. În această perioadă au fost organizate baze maritime şi aeriene pe insulele Majuro şi Eniwetok (din arh. Marshall) şi au fost ocupate insulele de la est de Mariane pe care nu se găseau forțe japoneze. S-au constituit două detaşamente de debarcare: nordic (pentru insula Saipan) şi sudic (pentru insula Guam). În compunerea detaşamentului nordic intrau corpul 5 amfibiu, două divizii de infanterie marină şi două divizii de infanterie. Detaşamentul sudic era format din corpul 3 amfibiu, o divizie şi o brigadă de infanterie marină.

Cu o lună înainte de începerea debarcării pe insula Saipan, cpt.– locot. Kaufmann este numit comandant al grupului de scafandri genişti care vor acționa în sprijinul debarcării. La jumătatea lunii mai, el este chemat la Pearl-Harbour unde comandantul operației, amiralul Richmond Terner, îi dă misiunea de cercetare şi de asigurare genistică a debarcării. Misiunea prevedea în esență următoarele:

„Scafandrii se vor găsi la litoralul insulei Saipan în jurul orei 9 dimineața, din ajunul zilei «Z» (ziua în care trupele vor începe debarcarea pe insulă). Ei vor culege şi furniza date precise asupra adîncimilor, asupra naturii şi a poziției minelor şi a altor obstacole antidesant, asupra pozițiilor de foc ale artileriei de coastă, asupra nivelului mareelor, precum şi asupra altor probleme care prezintă interes pentru operația de desant. În afară de aceasta, scafandrii mai au misiunea să distrugă toate obstacolele antidesant, precum şi obstacolele naturale din raionul maritim al debarcării".

Primind misiunea, Kaufmann rămîne de la început oarecum nelămurit asupra orei începerii acțiunii. Este într-adevăr vorba de ora 9 dimineața? Aceasta înseamnă că scafandrii vor acționa pe lumină şi peste 50% din efectivul lor va fi pierdut. Amiralul Terner precizează că momentul începerii acțiunii este ora 9 dimineața, scafandrii vor

acționa pe lumină, însă el garantează că nu vor pieri prea mulți. Justificînd misiunea dată, el aduce argumentul că informațiile culese de scafandri pe timpul nopții nu sînt suficient de precise şi de eficace în asigurarea debarcării. În afară de aceasta, acțiunea scafandrilor va fi sprijinită prin bombardamente de aviație şi prin trageri intense ale artileriei navale asupra litoralului, astfel că japonezii vor fi ținuți tot timpul cu capul la pămînt şi împiedicați să deschidă focul asupra scafandrilor genişti din imediata apropiere a litoralului.

După primirea misiunii, Kaufmann se înapoiază la baza scafandrilor genişti de pe insula Maui, unde analizează situația şi studiază cu atenție pe hartă coastele insulei Saipan. Observînd că bariera de corali se întinde la o distanță de 800 – 1600 de metri față de plajele de debarcare de pe insulă, cpt. Kaufmann ajunge la concluzia că este necesar ca, în primul rînd să mărească baremul pentru distanța parcursă prin apă de către scafandrii genişti. În cadrul programului de pregătire, în decurs de o lună, el planifică astfel antrenamentele încît fiecare scafandru să poată înota neîntrerupt cel puțin 3 200 de metri. În această lună de pregătire s-au executat de asemenea exerciții de cooperare a scafandrilor cu artileria navală. Scafandrii executau antrenamente pe timp de zi sub focul artileriei de calibru mare şi mijlociu al navelor de luptă, urmărindu-se ca ei să se obişnuiască cu acest mod de acțiune şi să nu între în zona periculoasă a focului artileriei proprii.

Ziua „Z“ a debarcării a fost stabilită prin plan pentru data de 15 iunie 1944. Conform misiunii primite, detaşamentul 5 şi detaşamentul 7 de scafandri genişti au început acțiunea de cercetare la litoralul insulei Saipan în ziua de 14 iunie (ziua „Z-1“) la ora 09.00.

Imediat după ce scafandrii s-au ambarcat pe vedetele de desant special destinate şi acestea au plecat spre litoral, distrugătoarele şi navele de linie au început sprijinul cu foc

al acțiunii de cercetare a scafandrilor. Tragerile artileriei de pe aceste nave au ridicat în curînd deasupra țărmului insulei o pînză densă de foc, de fum şi de schije. Japonezii se grăbesc să riposteze, deschizînd un foc viu din poziții acoperite şi bine mascate. Numeroase proiectile cad în jurul navei bază a scafandrilor şi aceasta se grăbeşte să se depărteze spre larg după ce doi marinari din echipaj au căzut omorîți de schije. După puțin timp nava de linie „California" se grăbeşte să-i urmeze exemplul, fiind lovită direct în comandă.

În sectorul de nord al raionului de debarcare, patru vedete de desant pline cu scafandri se îndreaptă spre mal, desfăşurate în evantai. Japonezii dezlănțuie asupra lor un foc intens cu aruncătoarele de mine, fără însă a reuşi să lovească nici o navă. Scafandrii genişti stau întinşi pe fundul vedetelor, echipați într-un mod original, neîntîlnit încă la alți scafandri de luptă. La picioare poartă papuci albaştri cu înotătoare de cauciuc şi genunchiere speciale de protecție împotriva stîncilor ascuțite de corali pe care vor fi obligați să se cațere. În jurul şoldurilor, un costum uşor de baie. Mîinile scafandrilor sînt prevăzute cu mănuşi care să-i protejeze în timpul îndepărtării barajelor de sîrmă ghimpată. O mască cu geam care acoperă partea superioară a feței completează acest echipament bizar al scafandrilor din care lipseşte obişnuitul aparat de respirat cu oxigen. Ca instrumente auxiliare, ei poartă asupra lor mici balize pentru marcarea poziției minelor, tăblițe din material plastic şi creioane pentru notarea datelor cercetării, role cu saule gradate, pachete cu artificii pentru semnale de recunoaştere etc. Corpul fiecărui scafandru este tatuat cu linii negre transversale, la intervale de 30 cm pentru măsurarea rapidă a adîncimilor sub 1,5 metri, fără a mai folosi o altă sondă în afară de propriul corp gradat care are tocmai acest rol.

Fiecare vedetă de desant are repartizată pentru cercetare o fîşie de 600 de metri care duce spre plajă. La

semnalul transmis de comandant, scafandrii sar în apă, cîte doi din vedetele de desant şi se îndreaptă înot spre reciful de corali. Scafandrii culeg din acest sector date destul de importante care, transmise la timp, vor impune unele modificări în planul inițial al debarcării. Se stabileşte astfel că în sectorul nordic al raionului de debarcare lățimea recifului de corali este de 200 de metri, după care se întinde pînă la plajă o lagună lată de 1 800 de metri. Scafandrii găsesc puncte de trecere prin bariera de corali, cu o adîncime de o jumătate de metru. Pentru continuarea cercetării în lagună, prin punctele de trecere descoperite se strecoară şase bărci pneumatice motopropulsate, cu cîte doi scafandri în fiecare. Înaintarea cu ajutorul bărcilor devine însă periculoasă deoarece ele constituiau ținte vizibile de pe mal şi japonezii încep să concentreze asupra lor un foc destul de precis. De aceea, scafandrii le abandonează şi îşi continuă drumul înotînd spre plajă. Cei doisprezece scafandri, înotînd perechi, sînt urmați la mică distanță de încă doi scafandri care în timpul deplasării desfăşoară, după ei de pe bobină o saulă gradată. La intervale de 25 de metri măsoară adîncimea apei. Alți scafandri, înotînd în zigzag, caută mine şi balizează direcția generală de deplasare spre mal. Datorită focului intens al japonezilor, scafandrii sînt obligați să înoate mai mult sub apă, scoțînd numai din cînd în cînd capul, la suprafață pentru a respira.

Căpitanul Kaufmann, comandantul detaşamentului de scafandri din acest sector, urmăreşte dintr-o barcă pneumatică modul în care scafandrii îşi execută misiunea sub focul continuu al japonezilor. Deodată el observă că numeroase proiectile de artilerie cad şi explodează în imediata apropiere a scafandrilor. Apreciind că aceste proiectile provin de la o navă de sprijin proprie care trage salve prea scurte, Kaufmann ia legătura prin radio cu punctul de comandă, de la bordul navei bază unde comunică situația şi ordonă să se intervină la navele de

sprijin pentru lungirea tirului de artilerie. De la punctul de comandă se primeşte însă răspunsul că tirul navelor de sprijin proprii este în realitate prea lung şi ceea ce Kaufmann observă reprezintă proiectilele trase de artileria japoneză de pe insulă. Cinci scafandri sînt răniți în urma exploziilor.

Lucrul scafandrilor genişti, sub focul continuu al japonezilor durează de o oră. Conform planului de cooperare, pentru sprijinul, acțiunii de cercetare a scafandrilor urmează să sosească aviația aliată, care să bombardeze pozițiile japoneze, continuînd acțiunea de neutralizare începută cu artileria. Respectînd planul, navele încetează focul la ora 10 precis, pentru a nu lovi avioanele proprii. Dar aviația întîrzie. Nici un avion nu se observă la orizont, nici o navă nu mai trage şi japonezii – ieşiți din adăposturi dezlănțuie un foc şi mai intens, cu totalitatea armamentului, asupra scafandrilor.

Extragem următoarele din însemnările lui Kaufmann.

„Proiectilele explodează la 15 metri de barca pneumatică în care mă găsesc. Patru bărci sînt lovite şi distruse şi cîțiva scafandri sînt răniți. Cristensen, cel mai bun scafandru din detaşamentul meu este omorît.

Îmi ancorez barca la 300 metri de plajă şi îmi continui drumul înotînd spre mal. Aviația, care trebuia să ne sprijine printr-un bombardament aerian continuu timp de 30 de minute nu mai apare. La distanța de 100 de metri de plajă observ pe japonezi cum se străduiesc să pună în funcțiune mitralierele neutralizate şi acoperite de pămînt în urma tragerii artileriei navale. Încerc să ordon scafandrilor să nu se apropie de mal la o distanță sub 100 metri. Ei însă se găseau deja la 50 metri de mal. Presupunînd că aviația de sprijin nu va mai veni sau va apare prea tîrziu, ordon încetarea acțiunii şi retragerea scafandrilor. La înapoiere, scafandrii înoată sub apă în zigzag, scoțînd capul din apă cît mai rar posibil. După ce reuşesc să treacă astfel şi de bariera de corali se apropie de ei cîteva şalupe

care îi pescuiesc din apă şi îi transportă la nava bază.“

La apel, în afară de Cristensen a cărui moarte se cunoştea, mai i lipsesc doi oameni. Locotenentul Adams cu o şalupă îi caută fără rezultat timp de o jumătate de oră de-a lungul barierei de corali. Tocmai la ora 12.30 se comunică de la un crucişător că aproape de mal, la o distanță de 1,5 Mm față de raionul cercetat, au fost observați doi oameni. Kaufmann pleacă cu o şalupă şi reuşeşte să pescuiască pe cei doi scafandri, dintre care unul era rănit la picior.

În sectorul de sud al raionului de debarcare a acționat detaşamentul de scafandri comandat de locotenentul Dick Berk. Avînd de înfruntat greutăți ceva mai mari, detaşamentul şi-a desfăşurat totuşi satisfăcător misiunea de cercetare, folosind în general aceleaşi procedee de acțiune ca şi detaşamentul lui Kaufmann.

Înapoiați la bordul navei bază, comandanții celor două detaşamente fac bilanțul acțiunii, studiază şi sistematizează datele obținute prin cercetare şi întocmesc un prim raport către comandantul operației. Acțiunea s-a soldat cu trei scafandri morți şi mai mulți răniți. Nu au fost găsite obstacole antidesant submarine care să trebuiască distruse. Transportoarele amfibii speciale, cu infanterie marină, puteau trece peste reciful de corali şi să ajungă la plaja de debarcare. Locurile de trecere peste recif au fost balizate.

În noaptea următoare, toți ofițerii din detaşamentul de scafandri au lucrat fără întrerupere. Ei au întocmit schițe şi hărți speciale pe care au trecut cu precizie poziția recifului de corali, trecerile balizate peste recif, relieful fundului şi al coastei, punctele de foc de la mal, reperele, curenții din raion etc. Pe măsură ce se întocmeau, hărțile erau fotografiate, multiplicate în mai multe exemplare, iar fotocopiile erau trimise cu avioane speciale la unitățile care urmau să debarce în insula Saipan.

Cercetarea preliminară executată de scafandrii genişti

nu a influențat prea mult desfăşurarea debarcării şi nu a contribuit cu nimic la rezultatul ei. În condițiile înrăutățirii situației politice şi strategice a Japoniei, precum şi a covîrşitoarei superiorități a americanilor în forțe de toate categoriile, succesul debarcării era oricum asigurat. Totuşi acțiunea de cercetare a avut unele efecte pozitive. Astfel, după datele obținute de scafandri a rezultat că itinerarul unei unități de tancuri din Divizia a 2-a infanterie marină era necorespunzător. S-a constatat că în punctul de debarcare stabilit prin plan, adîncimea apei era cu o jumătate de metru mai mare decît cea cunoscută şi tancurile nu ar fi putut debarca acolo. La propunerea scafandrilor, tancurile au debarcat a doua zi cu succes într-un alt punct, mult mai avantajos. De asemenea, unele din direcțiile de debarcare stabilite inițial prin plan au fost ulterior schimbate, în funcție de trecerile descoperite de scafandri prin reciful de corali. În sfîrşit, pe timpul debarcării primului val al desantului, ofițerii din detaşamentele de scafandri ambarcați în şalupe speciale dirijau mijloacele de debarcare pe direcțiile cele mai favorabile, descoperite de ei înşişi în cursul acțiunii de cercetare din ziua precedentă.

În a doua zi a debarcării, o grupă de opt scafandri genişti a executat treceri mai largi şi mai adînci prin bariera de corali, necesare navelor mari de desant care urmau să debarce direct pe plajă, tehnică grea, muniții, combustibil etc. La pasele create cu ajutorul exploziilor submarine au fost instalate geamanduri luminoase.

După terminarea misiunii lor în raionul Insulei Saipan, scafandrii genişti au fost transferați pentru a participa la sprijinul debarcării de pe Insula Guam, cealaltă insulă importantă din Arhipelagul Marianelor.

Debarcarea desantului pe Insula Guam a fost fixată pentru ziua de 21 iunie 1944. Cu o săptămînă înainte, în ziua de 14 iunie, două detaşamente de scafandri genişti au început cercetarea litoralului insulei, în raionul stabilit

pentru debarcare. Ca şi la Insula Saipan, acțiunea scafandrilor a fost sprijinită şi aici cu focul artileriei navale care executa trageri asupra litoralului ocupat de japonezi. Dar, spre deosebire de Insula Saipan, în raionul maritim al Insulei Guam, existau numeroase cîmpuri de mine lansate de japonezi. Au fost necesare şase zile, timp în care fiecare scafandru a intrat în apă de douăsprezece ori, pentru ca să se poată deschide un număr suficient de pase prin cîmpurile de mine. În aceeaşi perioadă au fost distruse 620 obstacole antidesant submarine care stăteau în drumul mijloacelor de debarcare. De asemenea, scafandrii au executat treceri prin barierele de corali şi au balizat pasele create.

În ziua de 21 iunie, cînd a început debarcarea, scafandrii genişti se găseau în primele pontoane de debarcare, dirijînd mijloacele de desant spre punctele de debarcare de pe plaje, pe pasele create de ei. Apoi au continuat să sprijine debarcarea şi în zilele următoare, lărgind pasele, deschizînd alte pase noi şi participînd la ranfluarea tancurilor şi a maşinilor amfibii scufundate de japonezi.

La mijlocul lunii septembrie 1944, comitetul unit al şefilor de state majore din Washington a dat instrucțiuni generalului Mac Arthur să cucerească Insulele Filipine. În acest scop el a fost întărit cu importante forțe terestre, navale şi aeriene din partea centrală a Oceanului Pacific.

În acea perioadă, pe Insulele Filipine se apăra armata a 14-a japoneză cu un efectiv de circa 150 000 oameni, din care o divizie se găsea pe Insula Leyte, restul armatei fiind concentrată pe Insula Luson. Trupele japoneze erau acoperite din aer de către Flota a 2-a aeriană, cu un efectiv de 600 avioane. Principalele forțe maritimul militare erau dislocate în porturile metropolei şi în raionul Singapore, în timp ce în raionul Insulelor Filipine se găseau numai forțele uşoare ale flotei.

Comandantul operației a hotărît ca ocuparea

Arhipelagului Filipinelor să înceapă prin cucerirea Insulei Leyte, care acoperea trecerile în Marea Chinei de Sud şi avea sectoare favorabile pentru debarcarea desantului maritim şi pentru construirea de aerodromuri. Pentru cucerirea insulei a fost destinată armata a 6-a americană, compusă din patru divizii de infanterie şi trei divizii de infanterie marină, precum şi cîteva mari unităţi şi unităţi speciale. Operaţia de desant era asigurată de Flotele a 7-a şi a 3-a care aveau în compunerea lor aproximativ 650 nave de luptă, de transport şi auxiliare printre care: 12 nave de linie, 30 portavioane, 20 crucişătoare, 104 distrugătoare şi 47 submarine. Sprijinul de aviaţie se realiza cu 1 280 avioane purtate şi circa 300 avioane de bombardament din armata a 5-a aeriană de pe Insula Morotai. În felul acesta, la începutul operaţiilor din Filipine, comandamentul american avea o mare superioritate în forţe terestre şi aeriene, precum şi o superioritate covîrşitoare în forţe maritime faţă de forţele japoneze.

Conform planului operaţiei, Insulele Filipine trebuiau cucerite succesiv, începînd cu insula centrală, Leyte, astfel încît să se fracţioneze în două apărarea japoneză din arhipelag. Debarcarea desantului maritim pe Insula Leyte urma să înceapă în dimineaţa zilei de 20 octombrie 1944, după o puternică pregătire de aviaţie şi de artilerie cu o durată de trei zile. Înainte de debarcare era prevăzut să se execute cercetarea raionului maritim al debarcării cu detaşamente de scafandri genişti.

Navele-bază ale scafandrilor împreună cu navele de sprijin sosesc în faţa Insulei Leyte în ziua de 18 octombrie. Nava de linie „Pennsylvania“, trei crucişătoare şi nouă distrugătoare deschid focul de artilerie asupra litoralului ocupat de japonezi. În acest timp, în jurul orei 12.00, navele-bază rapide ale scafandrilor ajung la 20 cabluri de litoral şi lansează la apă vedetele de desant care încep apropierea de mal. Ajunse la distanţa de 5 cabluri, ele sînt

întîmpinate de japonezii de pe litoral cu foc de mitraliere, aruncătoare de mine şi tunuri de 75 mm. Navigînd în zigzag, vedetele de desant îşi continuă apropierea pînă la 300 metri de plajă, unde scafandrii sar în apă şi încep executarea misiunii de cercetare.

După cum recunosc înşişi americanii, atît cercetarea submarină în folosul debarcării, cît şi sprijinul de artilerie al acțiunii de cercetare au fost defectuos organizate şi executate. Din acest motiv, detaşamentele de scafandri genişti au avut pierderi destul de însemnate. Dragajul în raion, executat anterior numai parțial şi în grabă, nu a oferit suficientă garanție pentru manevra în siguranță a navelor de sprijin. De aceea, din teama de a nu sări pe mine, navele au executat sprijinul de la o distanță prea mare de litoral, distanță la care focul de artilerie era puțin eficace. Mai mult decît atîta, şi aici s-a repetat greşeala de la debarcarea din Insula Saipan. Nu numai că aviația nu a acționat în timpul cercetării executate de scafandri, dar sprijinul de aviație al acțiunii de cercetare nu a fost prevăzut nici măcar în planul operației.

Față de această situație, comandantul detaşamentelor de scafandri – căpitanul de rangul 3 Morgan – a fost obligat să rezolve cu propriile mijloace nevoile de sprijin. El s-a apropiat cu navele-bază pînă la distanța de 2 000 metri de coastă, de unde a început o tragere prin ochire directă asupra punctelor de foc ale japonezilor de pe mal. Concomitent, vedetele de desant participau la sprijin prin foc de mitraliere asupra tranşeelor japonezilor de pe plajă.

Vedetele de desant ale scafandrilor au fost totuşi supuse unui foc puternic din partea japonezilor. Unele au fost scufundate, iar altele, grav avariate. Numai o parte din scafandri au reuşit să se strecoare cu mare greutate pînă aproape de mal, să măsoare adîncimile în raion şi să caute obstacolele antidesant submarine. S-a stabilit că adîncimile permit debarcarea tancurilor şi a tehnicii de luptă grele direct pe plajă, iar în raion nu există mine sau

alte obstacole antidesant. Aceste date, obținute printr-o acțiune de cercetare de 90 de minute, au fost plătite cu numeroase vieți omeneşti pierdute şi un număr şi mai mare de grav răniți. Aici, cercetarea preliminară, executată de scafandrii genişti, nu numai că nu a influențat cu nimic desfăşurarea şi rezultatul operației, dar nu a contribuit nici măcar la reducerea pierderilor în oameni şi mijloace materiale, aşa cum s-a întîmplat la alte acțiuni de debarcare.

În zorii zilei de 20 octombrie 1944, aproape 700 nave de luptă, transportoare şi nave de desant au intrat în Golful Leyte. Debarcînd în primul val patru divizii de infanterie, americanii au reuşit să cucerească în primele trei zile un cap de pod cu o întindere de 20 km şi o adîncime de 17 – 18 km, după care trupele debarcate s-au consolidat pe insulă. Nimeni nu îşi mai amintea de sacrificiul inutil al scafandrilor genişti din ziua de 18 octombrie.

C O N C L U Z I I

Scafandrii de luptă, folosiți în acțiuni de diversiune împotriva navelor de luptă şi transportoarelor inamice, au unele însuşiri deosebite şi posibilități superioare față de celelalte genuri de armament clasic sau mijloace obişnuite de luptă, folosite împotriva navelor în staționare. Astfel, o apărare antiaeriană puternică şi bine organizată poate împiedica acțiunea aviației sau a altor mijloace de atac aerian, asupra locului de staționare a navelor, asupra porturilor sau asupra obiectivelor importante. Navele de suprafață inamice pot fi de asemenea respinse, folosind întreaga gamă de forțe maritime militare (nave de suprafață, submarine, aviație maritimă) şi toate genurile de mijloace de luptă (rachete şi bombe, artilerie, arme sub apă). Mijloacele moderne de observare submarină permit

descoperirea submarinelor inamice, pe suprafețe întinse, pînă la distanțe mari de litoral. În afară de aceasta, fundurile în general mici din apropierea litoralului şi din locurile de staționare ale navelor limitează întrebuințarea submarinelor obişnuite în aceste raioane. Împotriva submarinelor inamice pot fi folosite, de asemenea, numeroase forțe şi mijloace de luptă specializate: aviație antisubmarină, submarine antisubmarine, vînătoare de submarine şi alte clase de nave, care pot folosi grenade antisubmarine, torpile autoghidate şi alte mijloace de luptă. Barajele de mine şi plasele submarine pot de asemenea împiedica pătrunderea submarinelor în raioanele apărate. Plase speciale de protecție pot fi folosite şi împotriva torpilelor lansate de submarine, aviație sau nave uşoare de suprafață.

Împotriva scafandrilor de luptă însă, toate aceste forțe şi mijloace de luptă, ofensive sau de apărare, sînt ineficace. Ei nu pot fi descoperiți nici cu aviația, nici cu mijloacele de detecție submarină şi pot trece destul de uşor prin plasele submarine. De aceea trebuie reținut faptul că scafandrii de luptă pot pătrunde în orice port şi în orice raion maritim, chiar dacă s-au luat măsuri excepționale de apărare împotriva tuturor categoriilor de forțe şi mijloace ale inamicului.

Trebuie să tragem de aici concluzia că scafandrii de luptă au posibilități de atac nelimitate şi că ei sînt la fel de invulnerabili ca şi legendarul Achile? Evident că nu. Ca şi majoritatea celorlalte forțe şi mijloace de luptă, scafandrii de luptă îşi au şi ei propriul lor „călcîi al lui Achile". Această parte slabă a lor o constituie posibilitățile limitate în timp de rămînere sub apă, deci şi posibilitatea de a parcurge numai o distanță redusă pe sub apă. La această caracteristică negativă principală se mai pot adăuga: necesitatea ieşirii periodice la suprafață pentru orientare, greutățile provocate de temperatura redusă a apei şi de curenți, cantitatea limitată de exploziv care poate fi

transportată, etc. Rezultă de aici că, pentru a putea acționa în raionul maritim al litoralului inamic, scafandrii de luptă trebuie ori să plece de la uscat, ori să fie transportați cu submarinele sau cu alte forțe pînă în apropierea obiectivului atacului. Lupta împotriva scafandrilor, la fel ca şi în cazul apărării contra minelor, trebuie să aibă aşadar ca prim obiectiv descoperirea şi combaterea purtătorilor acestor scafandri: submarine, nave uşoare şi rapide de suprafață, aviația (scafandrii de luptă pot fi paraşutați şi din avioane). Cazurile în care scafandrii pot acționa de pe un litoral inamic sau neutru, aflat în apropierea obiectivelor proprii, sînt foarte rare şi cu totul incidentale. Totuşi şi în aceste situații se pot lua măsuri ca: întărirea observării, mai ales pe timpul nopții, explozii submarine cu grenade, controlul periodic al operei vii a navelor cu scafandri, precum şi alte mijloace de apărare care să constituie „surprize" pentru scafandru şi pe care el să nu le poată deci cunoaşte şi combate, însă acestea să-l împiedice în executarea misiunii sale.

Numărul destul de redus al acțiunilor scafandrilor de luptă împotriva navelor mari constituie de altfel un argument important care demonstrează părțile slabe ale acestui mijloc de diversiune submarină. Rezultatele pozitive care au fost obținute totuşi în cursul acestor atacuri se explică – aşa cum s-a văzut –, pe de o parte, prin crearea unor condiții deosebit de favorabile de acțiune (aşa cum au procedat italienii în Mediterana, prin folosirea teritoriilor statelor neutre), iar pe de altă parte, prin factorul surprindere realizat de noile procedee de atac sub apă.

Cazurile în care scafandrii de luptă au acționat pe rîuri şi pe fluvii, pentru distrugerea unor poduri de o deosebită importanță militară, sînt şi mai puțin numeroase. Pentru reuşita acțiunii se impune şi aici condiția obligatorie ca forțele care organizează acțiunea de diversiune să ocupe cel puțin unul din malurile fluviului, imediat în amonte de

pod. O altă condiție este desigur, ca şi în cazul acțiunilor submarine, lipsa de vigilență a forțelor care folosesc aceste poduri. Există însă şi în aceste cazuri posibilități de neutralizare a unor astfel de acțiuni ca: întărirea observării, crearea de estacade şi alte obstacole în amonte de pod, controlul periodic al picioarelor podului etc.

S-a arătat modul în care scafandrii de luptă pot fi folosiți în sprijinul debarcării desantului maritim, pentru cercetarea raionului de debarcare şi înlăturarea obstacolelor antidesant. Pentru rezolvarea acestei misiuni s-au folosit două procedee de acțiune de bază: cercetarea în ascuns sub apă pe timpul nopții, executată de scafandrii dotați cu aparate de respirat şi transportați pînă în apropierea raionului, cu submarinele, atunci cînd se urmăreşte păstrarea unui secret absolut asupra raionului debarcării (cazul debarcării din Normandia); un alt procedeu îl constituie cercetarea pe timpul zilei în vederea şi sub focul inamicului, executată de înotători sau „scufundători" special instruiți, fără aparate de respirat, transportați în raionul maritim al debarcării cu nave de suprafață, atunci cînd este inutil să se păstreze secretul asupra raionului debarcării (cazul debarcărilor americanilor pe insulele din Pacific în perioada 1944 – 1945).

Acțiunile de cercetare submarină înaintea debarcării desantului maritim, atunci cînd sînt bine organizate şi executate, reprezintă desigur un real folos pentru acțiunea de debarcare proiectată. Datele obținute prin cercetare dau posibilitatea să se ia din timp măsuri eficace, prin care să se micşoreze pierderile în oameni şi mijloace de debarcare. De asemenea, prin cunoaşterea cît mai amănunțită a raionului de debarcare, execuția debarcării se poate încadra mai uşor în planul detaliat întocmit anterior. Este însădeosebit de limpede faptul că desfăşurarea în ansamblu a acțiunii de debarcare şi mai ales rezultatele ei nu sînt prea mult influențate de cercetarea submarină

preliminară sau de sdistrugerea obdtacolelor antidesant cu ajutorul scafandrilor, ci cu totul de alți factori, incomparabil mai importanți.

Analiza inamicului sub toate aspectele, constituie un element de bază în pregătirea şi desfăşurarea oricărei acțiuni de luptă. Cunoscînd atît părțile tari, cît şi părțile slabe ale inamicului, se pot lua măsurile corespunzătoare pentru asigurarea succesului în luptă.

PARTEA A TREIA

„SUBMARINUL-TORPILĂ” SAU TORPILA CONDUSĂ DE OM („T. C. O”)

O altă armă de diversiune submarină se prezintă sub forma unei combinații între o torpilă şi un submarin, motiv pentru care a şi fost denumită în unele lucrări „submarinul-torpilă“. Elementul de torpilă îl constituie atît aspectul, cît şi părțile componente şi sistemul de propulsie. De altfel, la baza construcției unor tipuri din aceasta armă a stat chiar o torpilă electrică obişnuită, folosită de submarine în al doilea război mondial. După cum se ştie, torpila are un sistem de dirijare autonom: conducerea torpilei pe traiectoria dorită se realizează cu ajutorul unui giroscop care acționează asupra cîrmei verticale, iar menținerea torpilei în poziția orizontală, la imersiunea necesară, este asigurată de ansamblul „aparat hidrostatic şi pendul” care este în legătură cu cîrmele orizontale. Elementul specific pe care îl aduce noua armă şi care o aseamănă cu un submarin constă în faptul că ea este dirijată spre țintă chiar de către oameni care stau pe torpilă sau în interiorul ei şi care manevrează cîrmele verticale şi cele orizontale ale torpilei, aşa cum se întîmplă şi la conducerea submarinelor.

Apariția acestui gen de armă de diversiune, alături de scafandrii de luptă, a fost determinată în principal de posibilitățile limitate ale scafandrilor de luptă în ceea ce priveşte timpul de rămînere sub apă, distanța parcursă

sub apă, cantitatea de exploziv transportată şi rezistența fizică pentru înotul la suprafață. Aceste cerințe necesitau transportarea scafandrilor cu ajutorul submarinelor pînă în imediata apropiere a obiectivului, lucru care nu era întotdeauna posibil, sau condiții deosebit de favorabile pentru acțiunea scafandrilor de la uscat. De aceea s-a simțit nevoia unei arme, care, ac- ționînd în secret în imersiune, la fel ca scafandrii de luptă, să aibă o rază de acțiune mai mare decît aceştia, precum şi o încărcătură de exploziv mai mare. Aşa a luat naştere submarinul-torpilă sau torpila condusă de om, pe care în continuare o vom denumi prescurtat „T.C.O.“.

Destinat în general aceloraşi scopuri de diversiune ca şi scafandrii de luptă, submarinul-torpilă a fost realizat şi utilizat în cursul celui de-al doilea război mondial sub forma a trei tipuri principale..

Unul din aceste tipuri îl constituia submarinul-torpilă „Maiale“ folosit de Flotila a 10-a M.A.S. A Italiei în Mediterana şi de către englezi sub denumirea de „MK-1“ şi „MK-2“. O torpilă electrică special amenajată poate fi condusă spre țintă de către un echipaj format din 2 oameni, prevăzuți cu aparatură de scafandru autonom, care stau călare pe torpilă. Primul dintre ei este şi conducătorul torpilei (comandantul), iar al doilea, ajutorul său, are funcția de scafandru de luptă sau de scafandru genist. Conul de război al T.C.O. (cu încărcătura de explozie), uşor detaşabil de corpul torpilei, este prevăzut cu un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie.

Un al doilea tip este submarinul-torpilă „Neger“ realizat şi utilizat de flota germană în M. Mediterană şi M. Nordului. Ansamblul T.C.O. Este format din două torpile electrice dispuse una sub alta şi unite printr-o legătură detaşabilă. Torpila superioară sau torpila purtătoare are amenajat în locul conului de război un locaş special în oare stă conducătorul. Torpila inferioară este o torpilă electrică obişnuită care poate fi pusă în funcțiune şi desprinsă de

torpila purtătoare de către conducător.

Descrierea în detaliu, funcționarea şi modul general de acțiune al acestor două tipuri de T.C.O. Vor fi prezentate în primul capitol, iar acțiunile concrete din timpul războiului – în următoarele două capitole.

Al treilea tip cunoscut de submarin-torpilă este cel folosit de japonezi în Oceanul Pacific, către sfîrşitul războiului. La acest tip, conducătorul torpilei, închis într-un compartiment al acesteia, dirija torpila spre țintă, folosind pentru observare un periscop. Torpila era condusă pînă în momentul lovirii navei inamice, astfel încît conducătorul pierea o dată cu explozia produsă. Utilizarea subraa- rinului-torpilă la japonezi are deci la bază acelaşi sistem al sacrificiului practicat de aviatorii „Kamikadze". De aceea ar fi miai corect ca acest tip de armă să fie numită „torpilă-vie" sau „om-torpilă:' în loc de torpilă condusă de om (T.C.O.), spre a face o distincție mai clară între cele două procedee de folosire în luptă a T.C.O.: procedeul aplicat de italieni, nemți şi englezi, pe de o parte şi procedeul folosit de japonezi, pe de altă parte.

Capitolul I

DESCRIEREA ŞI MODUL GENERAL DE ACŢIUNE AL TORPILEI CONDUSE DE OM (T.C.O.)

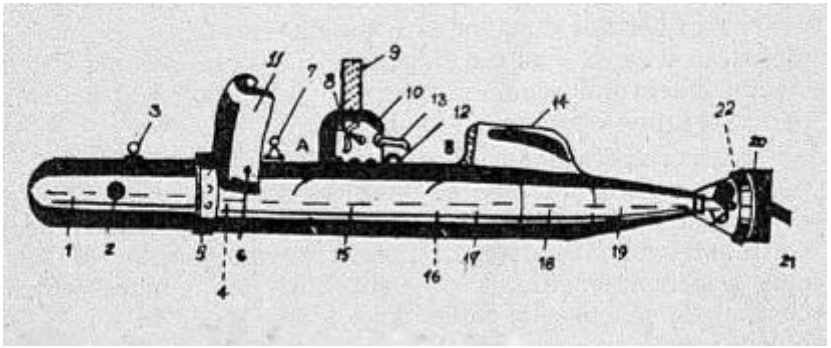
• T.C.O. „Maiale" folosită de italieni. • „Negerul" german şi repetatele lui eşecuri. • „Torpila-vie" sau „Kaiten" din flota japoneză

1

Ne amintim din partea întîi a lucrării că în anul 1935 doi ofițeri ingineri din flota italiană – Tesei şi Toschi – au elaborat şi propus planul unei torpile special amenajate care să poată fi condusă din exterior de către doi oameni ce stau călare pe ea. După aprobarea planului, cei doi au început construirea prototipului şi efectuarea experiențelor în şantierul naval „San-Bartolomeo" din Spezia. După demonstrația oficială reuşită, desfăşurată în fața amiralului Falangola, reprezentantul Ministerului Marinei, s-au mai construit cîteva exemplare necesare instruirii viitoarelor echipaje.

Noua armă – torpila condusă de om – denumită „S.L.C." sau „Maiale" avea următoarele caracteristici: lungimea – 6,7 m, diametrul – 530 mm, sistemul de propulsie era realizat printr-un electromotor alimentat de la o baterie de acumulatoare şi cuplat cu două elice care se roteau în sens opus (sistemul de propulsie obişnuit al torpilei electrice folosite în al doilea război mondial); viteza maximă era de 2,5 Nd, autonomia – de aproximativ 10 Mm

(4 ore), iar imersiunea maximă – în jur de 30 metri.



Torpilă condusă de om (T.C.O.) de tipul italian „Maiale”

A – locul conducătorului torpilei; B – locul scafandrului de luptă (scafandrului go- nistj; *1* – conul de război cu 300 kg trotil; *2* – aparatul de aprindere cu mecanism de orologerie*; 3* – inel sau şină prin care (pe sub care) se trece parîma de fixare a conului sub coca navei, inamice; *4* – tancul de asietă prova; 5 – mufa de fixare şi de eliberare a conului de război; 6 – tablou cu aparatele de comandă (compas, manometru, ampermetru etc.): 7 – comanda pompei tancurilor de asietă; 8 – mîner pentru manevra valvulei de rapidă imersiune; *9* – orificiul de ventilație al tancului de rapidă imersiune; *10* – tancul de rapidă imersiune: *11* – parbriz din plexiglas; *12* – butelie cu aer comprimat pentru golirea tancului de rapidă imersiune; *13* – mîner de susținere pentru scafandrul genist; *14* – cheson pentru păstrarea măştilor de oxigen de rezervă şi a altor materiale (foarfeci de tăiat plase, chei de împreunare etc.); *15* — compartimentul bateriei de acumulatoare; *16* – pompă; 17 – electromotor; *18* – tancul de asietă pupa; *19* – compartimentul axelor elicelor; *20* – cîrmele verticale; *21* – cîrmele orizontale; *22* – apărătoarea elicelor.

Care erau principalele părți componente ale T.C.O. „Maiale“?

În capul torpilei, conul de război – un compartiment în care se găseau 300 kg trotil şi un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie. Conul de război se putea desprinde uşor de corpul torpilei prin intermediul unei mufe. În partea superioară a conului de război era sudat

un inel destinat pentru fixarea lui sub chila navei inamice.

După conul de război, un prim compartiment din corpul torpilei era ocupat de tancul de asietă prova, analog celui de la submarin. Deasupra acestui compartiment erau montate pe torpilă: şaua conducătorului torpilei, parbrizul din sticlă sau material plastic şi tabloul de comandă şi control.

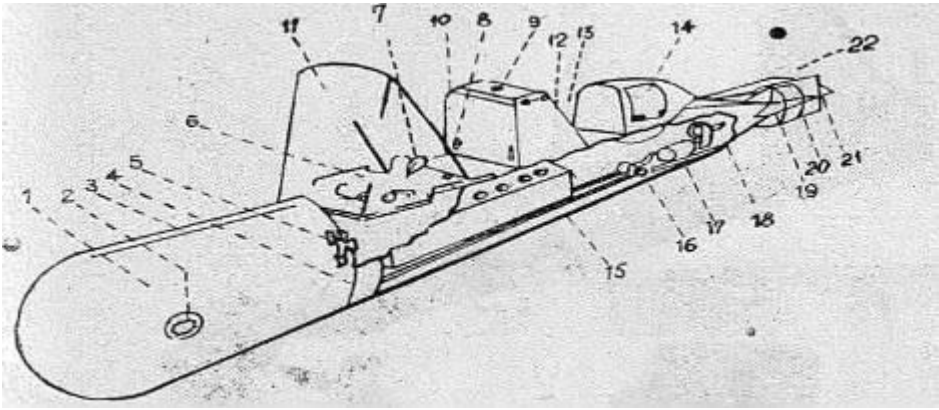
În partea centrală a torpilei era compartimentul bateriilor de acumulatoare (30 elemente cu o tensiune totală de 60 V). Deasupra lui se găseau tancul de rapidă imersiune, un tub cu supapă pentru evacuarea aerului din tanc şi o butelie cu aer comprimat (20 atm.) pentru evacuarea apei din tancul de rapidă imersiune. Tot deasupra compartimentului acumulatoarelor stătea pe o şa al doilea membru al echipajului – scafandrul de luptă.

Urmau apoi compartimentul electromotorului şi tancul de asietă pupa. Deasupra era montat un locaş special, în care se depozitau diferite materiale şi instrumente: aparate de oxigen de rezervă, cleşti pneumatici şi foarfeci pentru tăierea plaselor de sîrmă, precum şi saule, menghine, cîrlige şi chei de împreunare pentru fixarea conului de război sub chila navei inamice.

În sfîrşit, spre pupa T.C.O. se găseau compartimentul axelor elicelor, elicele, apărătorile elicelor, cîrma verticală şi cîrmele orizontale.

T.C.O. „Maiale“ avea un echipaj format din doi oameni. În față, pe şaua lui şi cu picioarele sprijinite pe suporturi speciale, stătea conducătorul torpilei – de regulă un ofițer. El dirija torpila în plan orizontal şi în plan vertical cu ajutorul unei manşe, analogă cu cea de la avion şi cu care acționa asupra cîrmelor orizontale şi verticale ale torpilei. Prin mişcarea manşei la dreapta sau la stînga, submarinul miniatural se dirija spre dreapta, respectiv spre stînga. La împingerea manşei înainte, torpila îşi înclina prova şi lua imersiune, iar prin tragerea ei spre piept, torpila se ridica spre suprafață. În fața conducătorului torpilei, apărat de

parbriz, se găsea un tablou de comandă cu aparate de control, prevăzute cu cadrane şi indicatoare fosforescente (compas magnetic, manometru pentru presiunea din



Torpila condusă de om (T.C.O.) de tipul englezesc. Explicația părților componente coincide cu cea din figura precedentă.

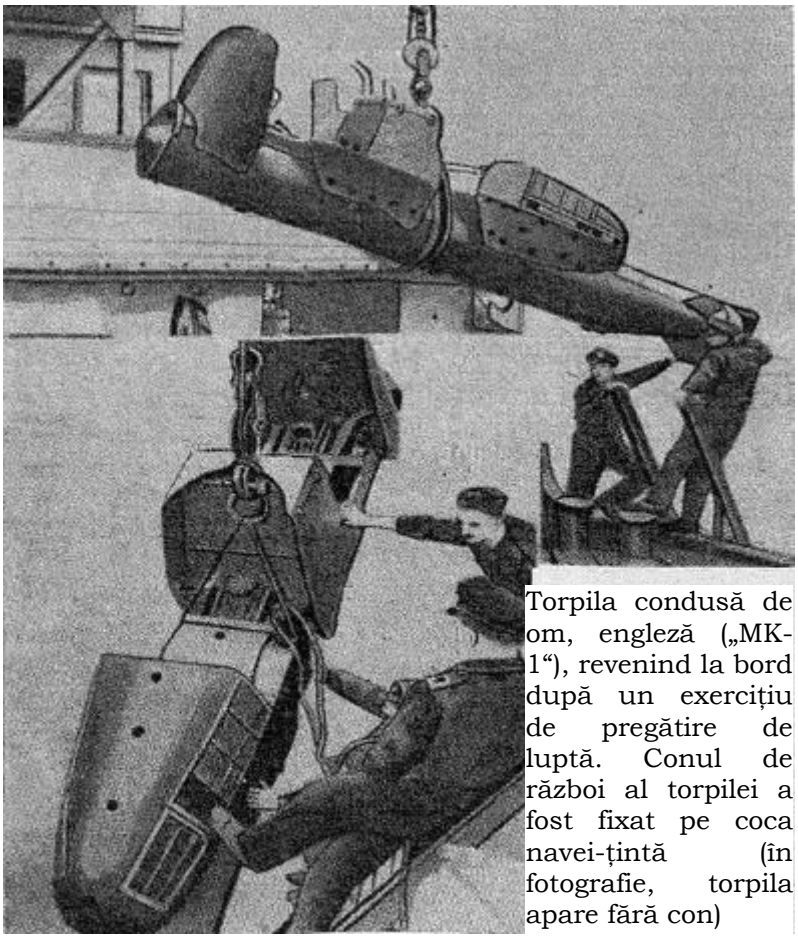
tancuri, presiunea din tancuri, barometru pentru indicarea imersiunii, voltmetru, înclinometru etc.). Un reostat cu manetă permitea să se imprime torpilei una din cele patru viteze ale electromotorului.

Pentru intrarea în imersiune sau ieşirea la suprafață se foloseau cîrmele orizontale, cu ajutorul manşei, iar pentru menținerea torpilei în plan orizontal se introducea sau se evacua apa din tancurile de asietă prova şi pupa. Tancul de rapidă imersiune era umplut cu apă în cazurile cînd T.C.O. era în pericol să fie descoperită şi trebuia să dispară în timpul cel mai scurt de la suprafața apei.

În spatele conducătorului torpilei stătea al doilea membru al echipajului – ajutorul său – scafandrul de luptă. Cei doi membri ai echipajului erau echipați într-un costum obişnuit de scafandru autonom: combinezon de cauciuc şi aparat de respirat cu oxigen.

Pentru transportul T.C.O. pînă în raionul de acțiune erau folosite submarine special amenajate, avînd pe punte trei cilindri în care se introduceau torpilele. Aceleaşi submarine transportau şi echipajele torpilelor conduse de om.

Submarinul stopa la o anumită distanță față de obiectiv, distanță care era în funcție de obstacolele şi de situația apărării antisubmarine din raionul respectiv. După aşezarea submarinului pe fund, echipajele T.C.O. — echipate în costume de scafandru – ieşeau din submarin printr-un compartiment special de trecere, scoteau torpilele din cilindri, le controlau, după care porneau călare pe ele spre obiectiv. Drumul spre țintă era menținut cu ajutorul compasului magnetic de pe tabloul de comandă din fața conducătorului torpilei. Pe timpul deplasării, echipajul urmărea să rămînă pe cît posibil cu capul la suprafața apei, fără masca de respirat cu oxigen, pentru a economisi oxigenul din butelii şi pentru a nu-şi epuiza prematur forțele. Pe măsură ce T.C.O. se apropia de țintă, în calea ei apăreau obstacole şi pericole tot mai numeroase. Pentru a evita navele de patrulare sau raza demascatoare a unui proiector din preajma obiectivului principal, conducătorul torpilei folosea tancul de rapidă imersiune. Deplasarea se continua în imersiune cu ajutorul compasului, iar echipajul respira prin aparatele de oxigen. Dacă drumul spre țintă era barat de plase submarine, comandantul încerca să treacă cu torpila pe sub ele, iar cînd acest lucru nu era posibil, scafandrul crea în plasă o breşă cu ajutorul cleştilor sau al foarfecilor. T.C.O. se strecura prin portița tăiată în plasă şi ajungea în sfîrşit la locul de ancoraj al navelor mari inamice. Aici, conducătorul torpilei îşi scotea capul din apă pentru a identifica precis nava-țintă care i-a fost destinată prin planul de acțiune. El cunoştea bine topografia zonei respective, locul de ancoraj al navei-țintă şi silueta acesteia.

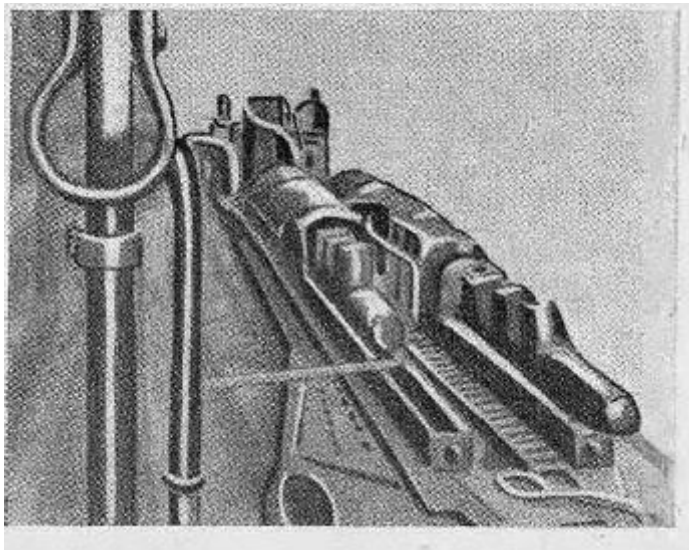


Torpila condusă de om, engleză („MK-1“), revenind la bord după un exercițiu de pregătire de luptă. Conul de război al torpilei a fost fixat pe coca navei-țintă (în fotografie, torpila apare fără con)

Pentru a descrie în continuare atacul să dăm cuvîntul unui ofițer conducător de torpile din Flotila a 10-a M.A.S. care a participat la mai multe acțiuni de acest fel.

„Ținînd ochii aproape de nivelul apei, mă apropii pînă la 30 de metri de țintă. O lumină pe care o văd la bordul navei prin deschiderea unei uşi, scăpărarea unui chibrit, licărul unei țigări sau o frîntură de melodie care ajunge pînă la noi din cazarma echipajului, toate acestea ne reamintesc că acolo sînt oameni pe care trebuie să-i

ucidem. Dar nu este timp pentru sentimentalism inutil. Sîntem în război şi la rîndul nostru putem fi foarte uşor omorîți. Continuînd apropierea de țintă, deschid tancul de rapidă imersiune şi mă refugiez cu torpila sub apă. În jurul nostru domneşte frigul, umezeala, liniştea şi întunericul. Mergînd cu viteză redusă la imersiunea necesară, ne pomenim deodată într-o beznă de nepătruns. Aceasta înseamnă că am ajuns chiar sub navă. Opresc motorul, şi evacuînd apa din tancul central, încep să mă ridic cu torpila spre suprafață, ținînd o mînă deasupra capului. După puțin timp, mîna întîlneşte chila navei. Împing puțin torpila spre înapoi pentru ca ajutorul meu să găsească chila de ruliu din unul din borduri. O lovitură în spate constituie semnalul că ajutorul a găsit chila de ruliu şi începe să fixeze pe ea o cheie de împreunare cu ajutorul unei menghine. De această cheie de împreunare se leagă capătul unei parîme. Două lovituri în spate înseamnă că lucrul a fost terminat în acest bord. Ne deplasăm acum uşor pe sub chila navei pentru a găsi chila de ruliu din bordul opus, unde ajutorul fixează o nouă cheie de împreunare. Apoi, el leagă de cheia de împreunare celălalt capăt al parîmei. După aceea îşi părăseşte locul său din spate şi trece pe lîngă mine spre conul de război pe care îl desprinde de torpilă şi îl fixează de parîma întinsă pe sub coca navei. Odată terminată şi această operație, el armează aparatul de aprindere cu mecanism de orologerie care va face să explodeze încărcătura de trotil peste o oră, două sau trei ore. În sfîrşit, ajutorul se întoarce la locul său şi prin trei lovituri în spate mă anunță că totul este terminat. Pornesc din nou motorul, ieşim de sub navă, şi ne ridicăm uşor spre suprafață. Acum ne putem gîndi şi la salvarea noastră”.



Un submarin englez amenajat pentru transportul a două torpile conduse de om, de tipul MK-1

La prima vedere, întreaga acțiune pare extrem de simplă. În realitate lucrurile nu stăteau chiar aşa. După cum s-a arătat, era necesar să se evite sau să se înlăture o serie de obstacole şi pericole (nave de patrulare, serviciul de observare, proiectoare, plase submarine, estacade, mine, etc.). Adeseori se produceau defecțiuni ale torpilei, care trebuiau remediate chiar sub apă, în întuneric, pe un fund de 30 – 40 m.

Numeroase incidente s-au produs şi datorită aparatelor de respirat cu oxigen care la acea dată nu erau suficient de perfecționate față de condițiile speciale în care trebuia să lucreze conducătorii de torpile. Aceştia erau nevoiți adesea să coboare brusc cu torpila de la suprafață pînă la o imersiune de 40 m, după care să iasă din nou la suprafață. Ei suportau deci o trecere rapidă de la o presiune de o atmosferă, la cinci atmosfere şi apoi din nou la o atmosferă.

Conducătorul torpilei era obligat să efectueze concomitent o serie de activități: să manevreze cîrmele verticale şi orizontale cu ajutorul manşei, să urmărească indicațiile de pe tabloul de comandă din față şi să regleze permanent presiunea oxigenului primit din butelie, în funcție de imersiunea la care se găsea.

După cum se ştie, corpul omenesc se comportă în apă total diferit decît în atmosferă. Mediul acvatic este mult mai dens decît aerul în care omul este obişnuit să trăiască. Din acest motiv se pot provoca numeroase deranjamente de natură fizică sau fiziologică în cazul scufundării omului la anumite adîncimi. Dintre acestea amintim numai cîteva: îmbolnăvirea organului de auz, ruperea vaselor de sînge în cazul unui dezechilibru brusc între presiunea din plămîni şi presiunea mediului exterior, sufocarea din cauza lipsei de oxigen sau a surplusului de bioxid de carbon, otrăvirea cu oxigen sub presiune prea ridicată, etc.

Echipajele T.C O. au avut de suferit, atît în timpul antrenamentelor cît şi în desfăşurarea acțiunilor de luptă, numeroase accidente care s-au soldat adesea chiar cu moartea lor. Numai cu prețul acestor sacrificii de vieți omeneşti s-au putut obține unele rezultate pozitive în cadrul acțiunilor T.C.O. asupra navelor inamice.

2

La începutul lunii martie 1944, submarinul german comandat de lt. maj. Krieg a fost avariat în Mediterana, în urma unui bombardament aerian. Krieg profită de scoaterea din serviciu a submarinului şi obține un concediu în vederea căsătoriei. Dar concediul său este în curînd întrerupt de o telegramă prin care ofițerul primeşte ordin să se prezinte imediat la Berlin, la amiralul Doenitz.

Conform ordinului primit, Krieg se găseşte în ziua de 10 martie 1944 în cabinetul lui „Grossadmiral Doenitz“. Fără nici o altă introducere, amiralul îi prezintă lui Krieg

schema de detaliu a unei arme de tip nou, dîndu-i în acelaşi timp şi explicaţiile necesare.

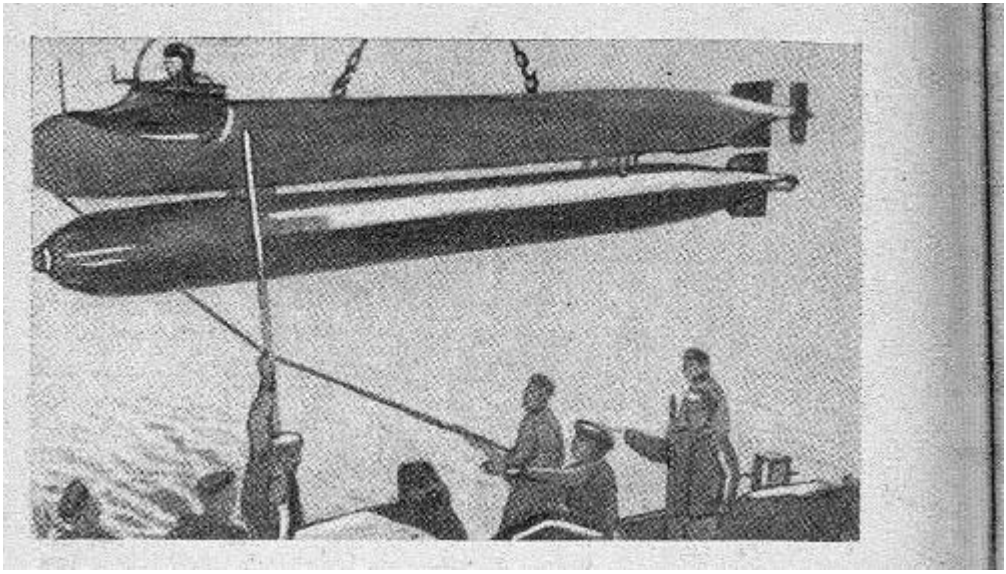
Schema reprezenta două torpile electrice de tipul G-7-E din dotarea flotei germane, prinse una sub alta la o distanţă de 7 cm prin două legături, la cap şi la coadă. Torpila inferioară era o torpilă autentică G-7-E, fără nici o modificare, iar cea superioară avea amenajat în conul de război, în locul încărcăturii de trotil, un locaş în care putea să stea un om. Ansamblul reprezenta deci un gen nou de torpilă condusă de om, diferită de cea realizată de italieni. În locul unei torpile cu un echipaj de doi oameni, în schema lui Doenitz figurau două torpile conduse de un singur om.

Noua armă a fost denumită iniţial „torpila monoloc, condusă de om", iar ulterior – torpila „Neger".

Conducătorul torpilei putea executa toate manevrele necesare cu ajutorul a trei manete. Prima era în legătură cu reostatul electromotorului şi servea pentru pornire, luarea vitezei necesare şi stopare. A doua manetă era destinată pentru conducerea torpilei în plan orizontal, prin acţionarea cîrmei verticale. În sfîrşit, cu o a treia manetă se detaşa şi se punea automat în mişcare torpila inferioară.

Torpila avea flotabilitatea astfel reglată, încît să se deplaseze la mică imersiune, permiţînd conducătorului să rămînă cu capul la suprafaţa apei pînă la înălţimea umerilor. Construcţia torpilei nu prevedea manevre pentru intrarea în imersiune, ci numai deplasarea în poziţie de semiimersiune. Conducătorul torpilei era echipat într-un costum uşor de scafandru.

La entuziasmul tineresc manifestat de Krieg faţă de noua armă cu care făcuse cunoştinţă deocamdată numai pe hîrtie, Doenitz răspunde printr-o atitudine mult mai rezervată. Iată ce îi spune el în esenţă ofiţerului.



Torpila condusă de om de tipul german „NEGER”. Două torpile electrice obişnuite (G-7-E) prinse una de alta. Conul de răzobi al torpilei superioare a fost transformat în carlingă pentru conducător.

„Avem la noi în țară mulți constructori şi inventatori talentați care ne-au propus numeroase planuri de arme noi, interesante şi pe care am fi ispitiți să le realizăm în practică. Întîmpinăm însă rezistența Direcției de construcții navale din Marele stat major al flotei care nu este de acord să stânjenim producția de armament clasic a marilor uzine şi şantiere, pentru a fabrica modele experimentale de arme noi care să servească drept cobai. În cazul de față, problema este mai simplă. După cum se observă uşor, această armă nu reprezintă altceva decît o îmbinare a două torpile electrice obişnuite G-7-E. Ele sînt amenajate şi reglate în centrul de cercetări ştiințifice pentru armele de sub apă «Nititz» din localitatea Eckem- forde şi care aparține flotei. De altfel, tot acolo s-a născut ideea folosirii a două torpile în această formă, autorul proiectului fiind

cpt. ing. Mohr. Astfel noi nu vom încărca industria noastră de război cu noi sarcini".

În continuare pentru a justifica necesitatea folosirii noii arme, Doenitz face în fața lui Krieg o scurtă expunere asupra situației flotei germane la acea dată.

„În anul 1943, flota germană a trecut de la ofensivă la apărare, la fel ca şi armata de uscat pe frontul terestru. Mijloacele de apărare antisubmarină ale convoaielor inamice s-au perfecționat şi au crescut mult cantitativ. În acelaşi timp, submarinele au rămas cu aceeaşi viteză redusă în imersiune, din care cauză atacul asupra convoaielor inamice nu se poate executa decît cu mari pierderi în submarine şi cu slabe rezultate. Cît priveşte submarinele de tip nou, cu viteză mare în imersiune, acestea se găsesc încă în şantierele de construcții[19]. Ne vedem deci puşi în situația de a apela şi la alte mijloace, pentru a avea din nou posibilitatea să dăm inamicului puternice lovituri şi să-i scufundăm mii de tone, ca la începutul războiului. De aceea încercăm să folosim acum acest armament nou".

După cum se va vedea mai tîrziu, aceste planuri ale lui Doenitz s-au dovedit a fi simple utopii.

Cu ocazia acestei întrevederi, Doenitz arată şi concepția tactică de folosire a noii arme.

„Torpila condusă de om are o autonomie redusă. Ea nu va putea fi transportată pînă în raionul de acțiune cu nave de suprafață sau cu submarine, deoarece supremația maritimă în Atlantic şi Mediterana aparține anglo-americanilor. De aceea, torpila este destinată să fie folosită în apropierea litoralului pentru respingerea desantului maritim, mai ales împotriva, transportoarelor care aprovizionează capul de pod pe timpul staționării acestora în baza de debarcare. Avem în vedere mai ales teatrul de

[19] Este vorba de submarinele cu turbină „Walther" care în timpul războiului nu au depăşit faza experimentală.

război din Italia. Aici, linia frontului trece în prezent la sud de Roma. În spatele frontului german se întind sute de kilometri de litoral slab apărat, pe care anglo-americanii ar putea debarca cu uşurinţă trupe, folosind supremaţia pe care o au pe mare. Capul de pod creat la debarcare de către trupele de desant va trebui să fie permanent aprovizionat pe calea mării. Intenţionăm ca torpila condusă de om să acţioneze din puncte amenajate provizoriu în spatele trupelor germane, împotriva transporturilor care vor aproviziona capul de pod".

Lt. maj. Krieg rămîne uimit în faţa acestor planuri de perspectivă cu o amploare atît de mare.

— Dar, îndrăzneşte el să întrebe, cîte astfel de torpile sînt în prezent gata de acţiune?

— Nici una, îi răspunde Doenitz. Totul este deocamdată numai pe hîrtie.

Uimirea lui Krieg creşte şi mai mult. El face remarca justă că anglo-americânii pot debarca din moment în moment, iar mijloacele de contraacţiune lipsesc cu desăvîrşire.

La aceasta, amiralul răspunde: „Ca să construim o navă de linie ne trebuie patru ani. Pentru a construi însă zece astfel de torpile ne sînt necesare numai patru zile".

Şi, în încheierea convorbirii, el mai adaugă:

— Sarcina ta este să experimentezi prototipul torpilei conduse de om. Cît priveşte nunta, aceasta va avea loc după reuşita probelor.

*

* *

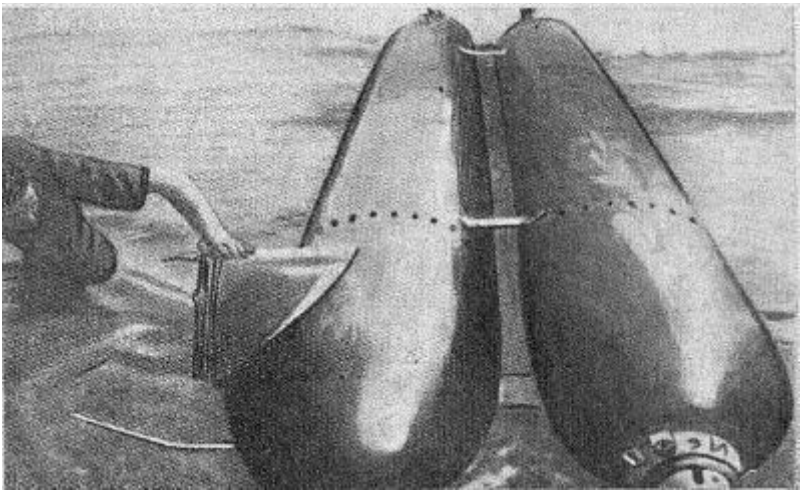
Cînd lt. maj. Krieg a ajuns la centrul de cercetări pentru armele sub apă de la Eckernforde, primul prototip T.C.O. era terminat, se efectuase o primă experienţă şi se constataseră deja principalele deficienţe ale aparatului.

Cea mai importantă defecțiune pornea de la poziția conducătorului torpilei. Constructorul ei, inginerul Mohr, a conceput inițial ca cel care va conduce torpila să intre cu tot corpul în interiorul conului din prova torpilei. Or, acest lucru era practic imposibil de realizat. Probabil că numai un copil ar fi putut fi înghesuit complet în acest mic compartiment. În afară de aceasta se mai punea problema observării la suprafața apei.

S-a stabilit practic că un om poate sta cu partea inferioară şi mijlocie a corpului în interiorul conului tropilei, rămînîndu-i afară umerii şi capul. În această poziție a conducătorului s-a efectuat prima experiență de către aspirantul Pothast care fusese trimis aici de către Gruparea „K“, împreună cu alți trei scafandri de luptă. Cu ocazia acestei prime probe s-a constatat că, conducătorul, stînd cu umerii şi capul afară din torpilă, este în permanență udat, acoperit de apă, biciuit în față de valuri, fiind pus în imposibilitate de a conduce torpila în condiții normale.

Aspirantul Pothast îl pune la curent pe Krieg cu defecțiunile constatate şi acesta se hotărăşte să experimenteze el însuşi torpila, chiar în ziua sosirii.

Torpila monoloc, gata pregătită pentru experiență, stătea pe cheu sub brațul unei macarale. Krieg intră în conul torpilei şi se aşază pe scaunul îngust din interior. Doi oameni prind şi lipesc etanş o pînză cauciucată în jurul pieptului ofițerului şi de marginea deschizăturii din conul torpilei, pentru ca apa să nu poată pătrunde în interior. Apoi torpila este ridicată cu ajutorul macaralei şi lansată la apă.



Un „NEGER“ părăsit de nemți pe plaja din raionul ANZIO (Italia) este studiat atent de englezi.

Flotabilitatea torpilei era astfel reglată, încît ansamblul celor două torpile să se scufunde aproape complet sub apă, rămînînd la suprafață numai o fîşie îngustă din partea superioară a torpilei, precum şi umerii şi capul conducătorului. Krieg avea la îndemînă o mască cu oxigen de tipul „Draeger“ pentru salvare, în eventualitatea că apa ar fi pătruns în con şi torpila s-ar fi scufundat prin micşorarea flotabilității.

Totul fiind pregătit, Krieg face contactul de pornire şi torpila se pune în mişcare, luînd o viteză de 7 Nd[20]. Krieg care stătea cu ochii la numai o jumătate de metru de suprafața apei, avea impresia însă că este o viteză de vedetă torpiloare. Cu toate că apa în bazin era liniştită, el înghite o primă porție de apă de mare la numai cîteva minute de la pornire. Lucrurile s-au complicat şi mai mult la ieşirea torpilei din bazin în golf, a cărui suprafață era

[20] Viteza normală a torpilei G-7-E era de 20 Nd. Întrucît, torpila superioară purtătoare ducea cu ea o a doua torpilă, a fost necesar ca viteza să se reducă mai mult de jumătate, pentru a se menține ridicată autonomia.

încreţită de valuri mici, de gradul unu sau doi. Aici, valurile treceau continuu peste capul lui, îl loveau în faţă, îl acopereau pur şi simplu, astfel încît nici nu mai ştia dacă naviga la suprafaţă sau în imersiune. Trebuia să respire cu mare atenţie, profitînd de rarele momente în care capul îi ieşea din apă. Apa a început să pătrundă în conul torpilei, sfîşiind pînza cauciucată. A pătruns şi prin costumul său considerat impermeabil, udîndu-l pînă la piele.

În aceste condiţii Krieg se decide să se înapoieze imediat în bazin, înainte ca torpila să se transforme într-un submarin. El revine la cheu, acostînd la punctul de plecare.

Totul demonstra că T.C.O. nu poate să-şi rezolve misiunea în actuala formă de construcţie. Ca remediu s-a hotărît să se monteze deasupra capului conducătorului o cupolă de plexiglas, creîndu-se astfel un locaş asemănător cu carlinga unui avion. Această construcţie auxiliară, simplă în aparenţă, punea noi probleme inginerului Mohr. Sub cupola ermetic închisă, cantitatea existentă de aer îi ajungea conducătorului timp de maximum o oră şi jumătate. Autonomia în timp a T.C.O. trebuia însă să fie mult mai mare. De aceea era necesar ca în „carlingă" să se instaleze butelii cu oxigen şi cartuşe absorbante pentru bioxidul de carbon. Greutatea acestor obiecte suplimentare şi spaţiul ocupat de ele nu puteau fi compensate decît prin scoaterea unei părţi din acumulatoare, ceea ce avea ca urmare micşorarea vitezei sau autonomiei. Dar, altă soluţie nu exista.

Cu mult regret, Mohr scoate din torpilă una din cele două baterii de 110 V, creînd loc pentru buteliile cu oxigen. În felul acesta viteza torpilei va scădea la 4 Nd. Bombănind continuu, inginerul constructor întreabă contrariat cum vor putea acţiona aceste torpile cu viteza de 4 Nd asupra unor convoaie care se deplasează cu 12 Nd. Krieg îl linişteşte, stabilind condiţiile viitoare de acţiune şi caracteristicile necesare pentru T.C.O. Cu torpila se va

acționa numai de-a lungul coastei şi numai pe mare liniştită. Cu viteza de 4 Nd trebuie să se realizeze o autonomie de 7 ore (durata unei nopți). Atacul se va executa numai pe timp de noapte, deoarece ziua torpila se putea demasca prin cupola care strălucea în soare.

În noaptea care a urmat, cupola de plexiglas a torpilei a fost construită şi montată după o muncă de opt ore. Sistemul de regenerare a aerului cu oxigen şi de absorbție a bioxidului de carbon urma să fie realizat peste 2 – 3 zile.

În tot cursul zilei următoare Krieg s-a ocupat numai cu experimentarea torpilei. Folosind acum cupola şi o singură baterie de acumulatoare, el a încercat inițial numai torpila purtătoare, apoi întreg ansamblul de două torpile. A cercetat totul în amănut, a verificat şi a făcut toate probele necesare. În sfîrşit, seara, la ultima acostare, părerea sa era definitiv formată că T.C.O. poate fi utilizată cu succes în flotă, în limitele caracteristicilor ei tehnico-tactice.
În aceeaşi seară el expediază amiralului Doenitz, la Berlin, o telegeamă cu următorul conținut:

„Experimentarea torpilei s-a desfăşurat satisfăcător. S-a stabilit că torpila G-7-E modificată poate fi folosită ca torpilă purtătoare“.

Problema următoare care trebuia rezolvată era aceea a recrutării conducătorilor de torpile. Cu toate că pentru astfel de misiuni cei mai indicați erau submarinişti, amiralul Doenitz a interzis categoric ca ei să fie recrutați de la submarine, unde situația se prezenta cît se poate de complicată pentru germani la acea dată. În consecință, după cîteva zile au sosit la Eckernförde din diferite unități 40 de oameni destinați să devină conducători de torpile. Majoritatea lor nu au făcut niciodată serviciul în flotă, în schimb toți erau pe deplin corespunzători din punctul de vedere al curajului, al sănătății şi al însuşirilor fizice. Unii executaseră perioada de instrucție în Gruparea „K“, iar alții făcuseră parte chiar din detaşamentele de tipul „MEK“.

După ce Krieg a stat de vorbă cu ei şi le-a explicat ce anume vor avea de făcut, entuziasmul lor a scăzut brusc. Totuşi au acceptat să înceapă antrenamentele pentru a deveni conducători de torpile. Încă de la începutul perioadei de instrucție, noii elevi au considerat că este prea complicat să pronunțe lunga denumire „torpilă monoloc, condusă de om“ şi au botezat noua armă „Neger“ (adică negru, om de culoare). Sub acest nume o vom aminti şi noi în continuare.

Antrenamentele celor 40 „comandanți de Negeri“ se desfăşurau în aceleaşi condiții istovitoare, ca şi în Gruparea „K“, adică de dimineața pînă noaptea tîrziu şi adeseori chiar pe timpul nopții. După o perioadă de opt zile de instrucție, ei au ieşit în poligon unde au executat cu „Negerii“ lansări de torpile de exercițiu asupra unor ținte, atît pe timp de zi, cît mai ales noaptea.

Sistemul de ochire era foarte simplu, asemănător cu cel de la mitralierele antiaeriene. Linia de vizare era materializată printr-n scară orizontală gradată, trasată pe partea anterioară a cupolei, în fața ochilor conducătorului şi care juca rolul de grilă, precum şi printr-o vergea metalică fixată vertical în prova torpilei purtătoare, avînd rolul de vîrf al cătării. Conducătorul „Negerului“ nu avea altceva de făcut decît să manevreze astfel torpila, încît să prindă ținta în linia de vizare, după care să declanşeze torpila inferioară, care pornea direct spre țintă, condusă de sistemul autonom de dirijare.

Pe timpul antrenamentelor, „comandanții de Negeri“ şi instructorii urmăreau cu atenție rezultatul experiențelor şi al probelor efectuate, trăgînd concluziile necesare pentru viitoarele acțiuni de luptă.

O primă observație se referea la viteza redusă a „Negerului“. S-a stabilit prin probe că viteza de deplasare cu ambele torpile cuplate este de 3,2 Nd, iar după lansarea torpilei inferioare se poate obține o viteză de 4,2 Nd. Aceasta însemna că în regiunile cu curenți marini sau

curenți de maree, care ating sau depăşesc viteza de 3 – 4 Nd, acțiunea „Negerilor“ va putea fi sensibil influențată, ajungîndu-se pînă la imposibilitatea deplasării lor. În concluzie, pentru a se realiza succesul, vor fi necesare date oceanografice precise din raionul de acțiune, pentru a se putea folosi la maximum curenții marini şi mareele.

O altă problemă importantă pentru conducătorii de „Negeri” o constituia sistemul de respirație din interiorul strîmtei cabine a torpilei. Fiecare dintre ei dispunea de cîte o mască de respirat cu oxigen, de tipul „Draeger”, cu o durată redusă de funcționare şi care era destinată pentru salvarea conducătorilor în cazul scufundării torpilei. Pe timpul executării misiunii pentru o durată de aproximativ 7 ore, respirația în interiorul cabinei conducătorului se realiza printr-un sistem analog celui din compartimentele submarinelor în imersiune. Oxigenul din butelii regenera aerul respirat şi sărăcit de oxigen, iar cartuşe speciale absorbeau bioxidul de carbon din aerul viciat.

În perioada de desfăşurare a antrenamentelor, conducătorii de torpile aveau în cabine buteliile cu oxigen, însă le lipseau cartuşele absorbante ale bioxidului de carbon. Din acest motiv ei sufereau adesea de pe urma intoxicării cu bioxid de carbon, manifestată prin dureri de cap, vomitări şi chiar leşin. Cîțiva conducători de torpile, simțind din timp simptomele intoxicării, au reuşit să deschidă cupola şi să iasă la suprafață, în timp ce apa pătrunsă în cabină ducea torpila la fund.

Alții au leşinat în cabină şi numai datorită faptului că erau supravegheați din şalupe au putut fi salvați de la moarte.

Abia către terminarea perioadei de instrucție au sosit în sfîrşit şi mult aşteptatele cartuşe absorbante de bioxid de carbon, care au fost montate în cabine, eliberînd pe conducătorii „Negerilor“ de obsesia şi de neplăcerile intoxicării.

La sfîrşitul lunii martie, după trei săptămîni de la

convorbirea dintre amiralul Doenitz şi locot. maj. Krieg, o flotilă de 40 „Negeri“ era deja gata de acțiune. Pare o realizare de seamă, dar, aşa cum vom vedea, graba cu care s-a creat materialul şi s-au desfăşurat antrenamentele îşi vor spune cuvîntul prin neînsemnatele rezultate obținute de această flotilă de „Negeri“ în unica misiune pe – care a executat-o.

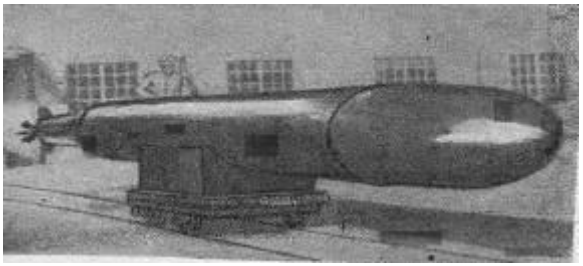
3

În Japonia, ideea folosirii torpilelor conduse de oameni şi lansate de pe submarine a apărut încă de la începutul războiului din Pacific, după operația asupra bazei americane Pearl-Harbour. Față de ineficacitatea submarinelor pitice folosite în această operație, s-a ajuns la concluzia că ele trebuie înlocuite printr-un nou gen de armă cu care să se poată executa lovituri prin surprindere şi cu eficacitate maximă asupra navelor mari americane.

În sprijinul planului de creare a unei noi arme a contribuit şi vizita unei delegații militare maritime japoneze în Italia, în anul 1941. Cu această ocazie s-au obținut unele date asupra forțelor şi mijloacelor de diversiune submarină folosite de italieni. Prin aceasta s-a întărit şi mai mult încrederea conducerii militare japoneze în eficacitatea noului gen de armament.

Factorul principal care a determinat însă Japonia să recurgă la mijloace extreme în lupta pe mare l-a constituit evoluția celui de al doilea război mondial în cursul anului 1943. Marile bătălii de pe Volga şi din raionul Kursk-Orel erau primele simptome ala înfrîngerii inevitabile a puterilor axei. În aceeaşi perioadă, pe teatrul din Pacific, forțele S.U.A. începuseră să preia inițiativa strategică, trecînd de la defensivă la ofensivă. În aceste condiții, Japonia a hotărît să folosească toate mijloacele posibile pentru a

provoca inamicului maximum de pierderi în nave. Se spera ca în felul acesta să se poată înlătura înfrîngerea militară a Japoniei şi să se ajungă măcar la o pace avantajoasă.



Torpila condusă de oameni de sacrificiu, de tipul japonez „KAITENS”

Unul din mijloacele prin care se urmărea atingerea acestui scop l-a constituit o torpilă care trebuia să fie condusă de om pînă la lovirea ţintei şi explozia încărcăturii, cu alte cuvinte torpila condusă de oameni de sacrificiu (T.C.S.) – „omul torpilă” sau „torpila-vie”.

Pentru experimentarea noii arme au fost create iniţial mai multe modele de torpile. A fost constituit un centru experimental pe o insulă din apropierea bazei maritime militare Kure, cu denumirea convenţională „Baza II”.

În februarie 1944, stadiul experimental era terminat şi primul prototip al „torpilei-vii” a fost prezentat conducerii flotei. După aprobare, torpila a început să fie produsă în serie şi să fie introdusă în dotarea flotei. Primele torpile au fost construite în secţia de torpile a şantierului naval Kure.

Japonezii îşi puneau mari speranţe în noua armă, cu care sperau să răzbune marile pierderi provocate de americani flotei japoneze.

Pentru a ridica moralul conducătorilor de torpile, influenţând asupra sentimentelor lor religioase, noua armă a fost denumită „Kaiten”, adică „drumul spre paradis”. Prin

această denumire simbolică, precum şi prin întreaga prelucrare ideologică şi exaltare spirituală din cursurile de pregătire se încerca să se sădească în conştiinţa tinerilor japonezi ideea că, prin sacrificiul lor în torpilă „pentru împărat", sufletele lor vor ajunge „în rai", alături de marii eroi din istoria Japoniei.

Primul centru de pregătire al conducătorilor de torpile a luat fiinţă în Golful Tokuiama, în perioada în care T.C.S. începuse să fie produsă în serie. Şedinţele de intensă aţîţare a fanatismului religios alternau aici cu antrenamente istovitoare. Numeroase cazuri mortale au avut loc chiar în perioada de pregătire (16 morţi). Se întîmpla adeseori ca torpilele să se scufunde cu oamenii la adîncimi mari sau să se înfigă adînc în nămolul de pe fund, fără să mai poată fi scoase la suprafaţă. Cursul de pregătire, care dura în medie două luni, se termina printr-un ceremonial deosebit. În cadrul festivităţii, absolvenţii – legaţi la cap simbolic cu o eşarfă albă – depuneau jurămîntul de credinţă şi de sacrificiu pentru împărat, după care erau învestiţi cu titlu de conducători ai torpilelor „Kaitens". Acelaşi ceremonial se desfăşura şi cu ocazia plecării „oamenilor torpilă" cu submarinul din port, în prima şi ultima lor misiune.

În conformitate cu directivele guvernului şi ale Ministerului de Război japonez, „torpila-vie" era construită iniţial astfel încît nu permitea conducătorului să se salveze. Închis ermetic în cabina sa strîmtă din torpilă, conducătorul făcea corp comun cu torpila, devenea unul din mecanismele sale şi mergea la o moarte sigură şi conştientă. Se pare, după datele existente, că comandantul flotei nu a fost de acord cu acest tip de torpilă, considerîndu-1 prea „inuman". După îndelungi discuţii şi controverse între cele două tabere s-a căzut de acord ca torpilele să fie prevăzute cu un mijloc de salvare, constînd dintr-un dispozitiv care putea catapulta la comandă pe conducător din torpilă, la o distanţă de 40 – 50 m faţă de

țintă, adică în momentul în care impactul torpilei cu ținta era asigurat.

Nu se ştie însă precis dacă acest dispozitiv de salvare a fost creat în realitate sau a constituit pentru conducătorii torpilelor doar o falsă speranță de evitare a morții. Şi dacă totuşi a fost creat, nu se ştie dacă el funcționa într-adevăr. Rezultă însă cu certitudine din documentația existentă că în nici una din acțiunile „torpilelor vii“ acest dispozitiv de salvare nu a fost folosit. Nici unul din conducătorii de torpile, plecați cu torpilele spre țintă, nu s-au mai înapoiat între ai săi pentru a povesti senzațiile catapultării din torpilă, la distanța de 50 m de nava care se scufundă în urma unei explozii nimicitoare.

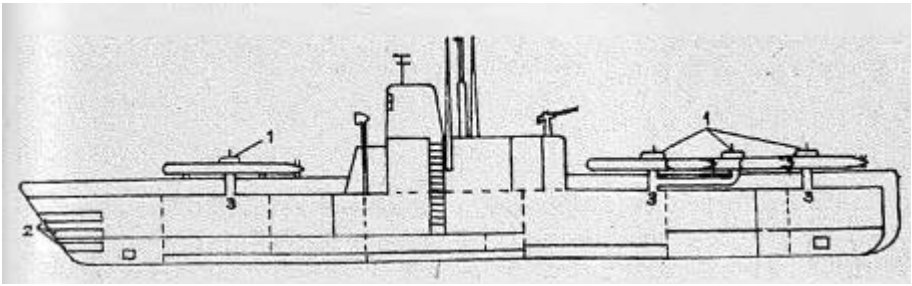
După unele date publicate după război rezultă că „torpila-vie” japoneză avea următoarele caracteristici: diametrul 1 m; lungimea 14,7 m; greutatea totală – 8 tone, din care 1 250 kg trinitrotoluen, încărcătura de exploziv (de patru ori mai mult ca la torpilele obişnuite). Raza de acțiune era de 42 Mm (78 km) la o viteză de 12 Nd şi 12,5 Mm (23 km) la viteza de 30 Nd.

Spre sfîrşitul războiului, japonezii au construit varianta „Kaiten-2“ cu caracteristici îmbunătățite, care însă nu ne sînt cunoscute. Nu se ştie nici dacă această nouă variantă a fost sau nu folosită efectiv în luptă.

Conducătorul torpilei intra cu întreg corpul în torpilă, iar observarea suprafeței apei se făcea cu un periscop.

Am văzut că atît italienii cît şi nemții şi-au amenajat T.C.O. din torpile obişnuite, folosite în flotă, cărora le-au adus modificările necesare. La italieni, pentru a se folosi o singură torpilă, a fost necesar ca cei doi oameni ai echipajului să stea călare pe torpilă. La nemți, pentru a da posibilitatea conducătorului să stea în interiorul torpilei, s-au asamblat două torpile: una purtătoare şi alta care era lansată asupra țintei. Spațiul extrem de redus şi compartimentajul strict delimitat al torpilelor existente obligau adoptarea uneia din cele două soluții.

Făcînd comparația între cele două torpile T.C.O. şi T.C.S. ale japonezilor, rezultă cu claritate că torpila folosită de japonezi era special construită în vederea conducerii spre țintă de către oamenii de sacrificiu şi nu era amenajată dintr-o torpilă obişnuită. Desigur că trebuia să se creeze un spațiu suplimentar pentru locaşul conducătorului, în afara compartimentelor obişnuite, strict indispensabile în orice torpilă (conul de război cu încărcătura de exploziv, foarte puternică, compartimentele aparatului de propulsie etc.). Propulsia putea fi realizată fie cu motor electric, fie printr-o maşină alternativă cu gaze şi vapori. Față de viteza de 30 Nd realizată de T.C.S. pentru o



Submarinul japonez proiect „I-54" adaptat pentru transportul torpilelor „Kaitens".
1-patru torpile „Kaitens" fixate pe punte; 2-şase tuburi lans-torpile pentru torpilele clasice; 3-dispozitiv ce permite intrarea omului în torpilă direct din submarin în imersiune.

autonomie suficient de ridicată, se pare mai degrabă că se folosea pentru propulsie o maşină alternativă. Siajul în această situație nu avea nici o importanță deoarece descoperirea lui de către inamic nu putea influența cu nimic atacul. Torpila nu putea fi combătută de către navele în staționare şi nici evitată de către navele în marş cu o viteză sub 30 Nd. Şi într-un caz şi în altul, torpila era dirijată de conducătorul ei pînă la bordajul navei inamice.

Modul general de acțiune al T.C.S. japoneze este asemănător, pînă la lansare, cu cel al T.C.O. italiene. Torpilele se ambarcau pe puntea unor submarine special amenajate, cu un deplasament cuprins între 1 500 – 2 000 tone. Se instalau de regulă cîte patru torpile pe puntea fiecărui submarin, de pe care armamentul de artilerie era complet înlăturat. Pe timpul deplasării submarinului spre raionul de acțiune, conducătorii de torpile stăteau în interiorul submarinului, petrecîndu-şi majoritatea timpului în beții, jocuri de noroc sau scriind scrisori de adio către rude şi prieteni. În apropiere de obiectiv, submarinul ieşea la suprafață, conducătorii îşi ocupau locurile în torpile şi – la ordinul comandantului submarinului – detaşau torpila de puntea submarinului, pornind spre țintă. La plecare mai lansau un ultim strigăt din viața lor: „Trăiască împăratul!“. Mai tîrziu, pentru a se putea ataca cu T.C.S. şi navele în marş, s-au amenajat submarinele de transport, astfel încît conducătorii de torpile să poată trece din submarin în torpile în timp ce submarinul era în imersiune. Legătura dintre comandantul submarinului şi conducători era menținută prin telefon, pînă la desprinderea torpilelor de puntea submarinului.

Capitolul II

T.C.O. TULBURĂ IMPERIUL LUI NEPTUN, DE LA COLOANELE LUI HERCULE PÎNĂ LA PIRAMIDELE FARAONILOR

• Trăsnet la Alexandria: scufundarea navelor de linie engleze „Queen Elizabeth“ şi „Valiant“ cu T.C.O. „Maiale“ • Insuccese şi succese relative la Gibraltar • Un cargou avariat este transformat în bază pentru lansarea T.C.O. • Folosirea experienţei inamicului poate da uneori roade

1

Unul din cele mai importante obiective care stăteau în atenția flotei italiene îl constituia portul Alexandria, în care erau bazate în permanență numeroase nave de luptă şi cargouri engleze. Misiunea de atac asupra acestei puternice baze engleze a fost încredințată Flotilei a 10-a M.A.S. Comandantul flotilei, la rîndul lui, a hotărît să destine pentru rezolvarea acestei misiuni T.C.O. „Maiale“, care urmau să fie transportate pînă în raionul de acțiune cu submarine special amenajate.

Prima misiune de acest gen, întreprinsă în vara anului 1940, suferă încă de la început un eşec total. La 18 august 1940, submarinul „Iride“ cu trei T.C.O. fixate pe punte este scufundat în golful Bomba tocmai în momentul în care se pregătea să ambarce la bord echipajele celor trei torpile.

În scurt timp, în locul submarinului pierdut au fost amenajate pentru transportul T.C.O. alte două submarine de acelaşi tip – „Scire“ şi „Gondar”. Ca şi submarinul „Iride”, acestea aveau montate pe punte cîte trei containere

speciale, unul în prova şi două în pupa chioşcului.

O nouă acțiune asupra Alexandriei, organizată în octombrie 1940, se termină la fel de dezastruos pentru italieni. La 30 octombrie 1940, submarinul „Gondar“ se găsea la 22 Mm de Alexandria şi se pregătea să iasă la suprafață. În acest moment, un distrugător englez l-a observat şi l-a torpilat, avariindu-1 grav. Imediat după aceea un avion „Thunderland“ a lansat asupra submarinului cîteva bombe, dezvoltînd succesul realizat de distrugător. Submarinul „Gondar“ s-a scufundat, iar majoritatea echipajului a fost luat prizonier de către englezi. Printre prizonieri se găsea şi locotenentul Toschi care, după cum ne amintim, a elaborat şi realizat primul prototip de T.C.O. „Maiale“, împreună cu locotenentul Tesei.

Anul 1940 a fost, aşadar, un an nefavorabil pentru Flotila a 10-a M.A.S. pe direcția Alexandria. A trebuit să treacă mai mult de un an, în care timp, după mai multe eşecuri, să se obțină un prim succes cu T.C.O. la Gibraltar, pentru ca italienii să se hotărască să întreprindă o nouă acțiune asupra Alexandriei.

Pentru această misiune a fost pregătit în decembrie 1941 submarinul „Scire“. Comandamentul flotei italiene a tras învățămintele necesare din experiența dureroasă a anului 1940.

Considerînd că în scufundarea submarinelor „Iride“ şi „Gondar“ principalul rol 1-a avut spionajul englez, comandamentul flotei ia de data aceasta măsuri deosebite pentru selecționarea echipajului submarinului, pentru păstrarea secretului şi pentru înşelarea inamicului.

La 5 decembrie 1941, submarinul „Scire“, comandat de F. Valerio Borghese, pleacă din Spezia şi, după o navigație normală, intră în baza din insula Leros. Aici se lansează ştirea falsă că submarinul a fost avariat şi intră în reparație. În acelaşi timp însă în insula Leros sosesc cu un hidroavion echipajele pentru cele trei T.C.O. „Maiale“ care

se găseau pe puntea submarinului încă de la plecarea lui din Spezia. În felul acesta echipajele T.C.O. au fost scutite de oboseala navigației în submarin pînă la insula Leros, menajîndu-li-se întreaga lor capacitate de efort pentru principala misiune pe care o vor avea de îndeplinit.

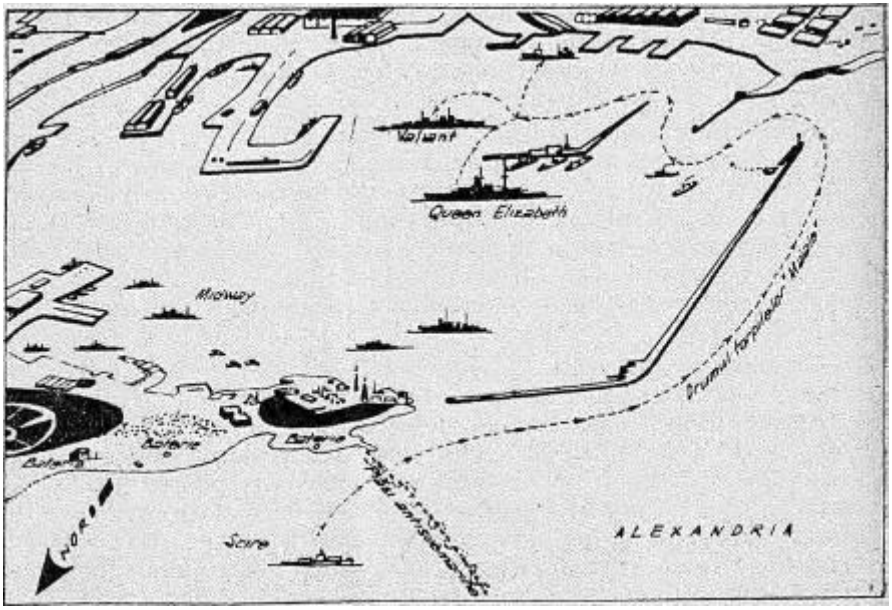
Submarinul „Scire“ pleacă în cel mai mare secret din insula Leros la 15 decembrie şi după două zile, pe cînd se găsea în partea centrală a bazinului de est al Mediteranei, primeşte ordin prin radio să atace cu T.C.O. navele de luptă engleze din Alexandria. După datele cercetării aeriene a italienilor, în port staționau în acel timp şi navele de linie „Queen Elizabeth“ şi „Valiant“ de cîte 32 000 tone fiecare. Acestea trebuiau să constituie principalul obiectiv al atacului.

Misiunea era legată de învingerea unor mari greutăți. Cîmpuri de mine blocau complet intrarea în bază, creînd un mare pericol pentru submarinul care trebuia să se apropie de port. În afară de cîmpurile de mine, intrarea în port era închisă de o rețea deasă de plase, care constituiau un obstacol serios chiar şi pentru T.C.O. De asemenea, în fața portului patrulau distrugătoare şi alte nave de siguranță care lansau periodic grenade antisubmarine. Dar față de prada bogată din port, merita să se învingă toate aceste pericole, în plus era ordinul primit care trebuia executat.

Conform planului de acțiune, „Scire“ urma să se apropie din partea de est a bazei pînă la 4 – 5 cabluri de intrare, să lanseze aici T.C.O., după care să se înapoieze în Italia.

După lansarea T.C.O., acestea trebuiau să între în port şi să ajungă fiecare la țintele repartizate astfel: echipajul nr. 1, compus din Luigi de la Penne şi Bianchi – nava de linie „Valiant“; echipajul nr. 2, compus din Marceli şi Schergat – nava de linie „Queen Elizabeth“: echipajul nr. 3, compus din Martellotti şi Marino, trebuia să se convingă inițial că primele două echipaje şi-au fixat conurile de

război sub țintele repartizate, după care să-şi aleagă la rîndul lui o țintă dintre navele din bază. După execuția misiunii, cei şase conducători de torpile urmau să iasă la mal, să se ascundă în locuințe particulare, să încerce să-şi cumpere cîte o barcă, apoi – după şase zile, la o oră stabilită – să se găsească în dreptul farului Rosetta, de unde vor fi reambarcați pe un submarin italian. Acțiunea a avut loc în noaptea de 20 spre 21 decembrie 1941. După ce a trecut cu bine prin barajele de mine, submarinul „Scire“ s-a ridicat la suprafață în apropiere de intrarea în port, la ora 20.47. Cei şase oameni, formînd echipajele a trei T.C.O. ies din submarin, după care acesta intră din nou în imersiune. Aici torpilele sînt scoase din containere şi, încălecate de echipajele lor, se îndreaptă spre intrarea în



Atacul asupra bazei maritime militare Alexandria. Scufundarea navelor de linie engleze „Valiant“ şi „Queen Elizabeth“ de către torpile conduse de om (21 decembrie 1941).

port.

După lansarea T.C.O., submarinul „Scire“ forțează, din nou barajele de mine, iese în larg şi ajunge nevătămat în Italia.

Să urmărim acum modul în care au acționat cele trei T.C.O. conduse de echipajele lor.

Pentru execuția misiunii primite, conducătorii de torpile dispuneau de o perioadă de zece ore de întuneric. Reuşind să treacă, fără incidente prin zona de supraveghere a navelor de siguranță, cele trei T.C.O. au ieşit la suprafață după o oră de la lansare. Conducătorii de torpile observaseră cu satisfacție cum în acelaşi timp două nave de luptă engleze se apropiau de intrarea în port. Aceasta însemna că plasele antisubmarine erau deschise şi italienii s-au hotărît să profite de ocazia favorabilă care li se prezenta. Intrînd la o mică imersiune, T.C.O. s-au deplasat în formație de şir timp de 25 minute în siajul navelor engleze, ajungînd astfel fără nici un pericol în interiorul bazei Alexandria.

La ora 22.15, T.C.O. au ieşit la suprafață, iar echipajele au privit cu atenție în jur pentru a se orienta şi a-şi recunoaşte obiectivele stabilite. Apoi, la semnalul lui de la Penne, fiecare T.C.O. s-a îndreptat spre ținta repartizată.

De la Penne şi Bianchi au ajuns neobservați lîngă bordajul navei de linie „Valiant”. Aici au coborît cu T.C.O. sub chila navei care era aproape de fund şi au lăsat pe fund întreaga torpilă fără să mai detaşeze de ea conul de război cu încărcătura de exploziv. După ce au armat aparatul de aprindere cu mecanism de orologerie, cei doi au ieşit la suprafață şi, pentru a se odihni puțin, s-au agățat de o geamandura de care era legată nava de linie. Au fost însă imediat descoperiți şi luați prizonieri la bordul navei. Gîndindu-se că este vorba de o acțiune de diversiune submarină, la navă s-a dat alarma de luptă şi a început interogarea celor doi italieni. Penne şi Bianchi au rămas muți la toate întrebările, refuzînd să divulge secretul acțiunii lor şi să dea astfel posibilitate englezilor să-şi

salveze nava de la dezastru. La rîndul lor englezii au comis cea mai mare eroare posibilă. Deşi era absolut evident că s-a executat o acțiune de diversiune submarină, conducerea navei nu a luat nici o măsură pentru controlul fundului cu ajutorul scafandrilor, nici pentru schimbarea locului de staționare a navei. La ora 03.55 din 21 decembrie 1941, o puternică explozie a zguduit pe „Valiant“. Nava a început să se scufunde încet şi după aproximativ două ore a-a aşezat liniştită pe fund. O parte din bordaj şi întreaga suprastructură au rămas încă la suprafața apei, dar nava a fost scoasă din serviciu şi a trebuit să mai treacă mult timp pînă să fie ranfluată, reparată şi să i se restabilească capacitatea de luptă.

Imediat după prima explozie de sub „Valiant“ o a doua exploziie a trimis la fund nava de linie „Queen Elizabeth“. Echipajul nr.2, format din Marceli şi Schergat, a acționat aici la fel ca şi primul echipaj. După ce şi-au îndeplinit misiunea, cei doi conducători de torpile au ajuns la mal, unde au fost luați prizonieri.

La răsăritul soarelui, o a treia explozie a frămîntat apele portului Alexandria. Această explozie, provocată de echipajul T.C.O. nr. 3, a avut ca urmare scufundarea unui mare tanc petrolier. Martelloti şi Marino au reuşit să ajungă înot la mal unde s-au grăbit să-şi dezbrace costumele de scafandri, rămînînd în uniforme militare. Ei bănuiau că vor fi repede descoperiți şi ştiau că în uniforma militară vor fi luați numai prizonieri, în timp ce în costum de scafandru vor fi considerați spioni şi împuşcați imediat. Într-adevăr, după puțin timp ei au fost luați prizonieri şi s-au întîlnit în curînd cu ceilalți patru italieni din primele două echipaje, păziți împreună. Toți şase s-au bucurat de revedere şi de succesul acțiunii.

În felul acesta, şase oameni, cu aproximativ o tonă de trotil, au reuşit să scoată din serviciu pentru mult timp două nave de linie şi un mare tanc petrolier. De remarcat că în perioada respectivă situația Angliei era destul de

critică pe frontul din Africa de nord, unde ofensiva începută la 18 noiembrie 1941 se desfăşura cu greutate, iar cele două nave mari de luptă pierdute erau ultimele nave de linie de care Anglia mai dispunea în tot bazinul Mediteranei.

Pentru a induce în eroare agentura italiană din Alexandria asupra rezultatelor acțiunii T.C.O., precum şi pentru a nu influența negativ moralul marinarilor englezi, comandamentul flotei engleze a încercat să păstreze secretul asupra scufundării celor două nave de linie. Mai mult decît atît, în scop de dezinformare s-a anunțat că de Anul Nou va avea loc un mare bal la bordul navei „Queen Elizabeth“. Adevărul a fost totuşi în curînd dezvăluit şi cunoscut.

Pentru italieni, această acțiune a constituit desigur un remarcabil succes. A trebuit să treacă un an şi jumătate de încercări zadarnice şi de insuccese numeroase, pentru ca, în sfîrşit, creația lui Tesei şi Toschi să dea primele rezultate. În curînd însă noi eşecuri vor umbri acest prim succes de seamă.

În anul următor se întreprinde o nouă acțiune cu T.C.O. asupra portului Alexandria, avînd ca obiective tot cele două nave de linie engleze, cu scopul de a se prelungi durata scoaterii lor din serviciu.

La începutul lunii aprilie 1942, pleacă din Spezia submarinul „Ambra”, comandat de căpitanul Mario Arillo, destinat transportului T.C.O.

Submarinul, cu cele trei T.C.O. ambarcate la bord, soseşte în baza din insula Leros unde, după trei zile, sînt aduse şi echipajele T.C.O. apoi submarinul îşi continuă marşul spre Alexandria.

La 15 aprilie, T.C.O. au fost lansate la apă în fața portului Alexandria. O eroare de navigație a submarinului duce însă la ratarea acțiunii. Comandantul submarinului considera că în momentul lansării torpilelor se găseşte în acelaşi punct în care se găsea submarinul „Scire” în

noaptea de 21 decembrie 1941 cînd a lansat T.C.O., adică la 800 metri est de intrarea în port. În realitate, „Ambra" se găsea în acel moment la 800 m vest față de intrarea în port. Din cauza acestei erori de punct, echipajele a două T.C.O. nu găsesc intrarea în port, se rătăcesc în întuneric şi pînă la urmă trebuie să renunțe la continuarea misiunii. Conducătorii de torpile îşi scufundă torpilele şi ies la mal, unde sînt luați îndată prizonieri.

Conducătorul celei de a treia T.C.O., Feltrinelli, găseşte întîmplător drumul adevărat spre intrarea în port. Cu tot pericolul numeroaselor grenade antisubmarine lansate de englezi, Feltrinelli reuşeşte să între în port. Aici, observînd nava de linie „Queen Elizabeth" se îndreaptă spre ea. În acel moment însă se defectează aparatura de conducere a torpilei şi aceasta se duce la fund, iar cei doi oameni din echipaj ajung înot pînă la mal. Scafandrul de luptă, ajutorul conducătorului torpilei, este luat imediat prizonier. Cît priveşte pe Feltrinelli, acesta reuşeşte să se ascundă timp de trei luni pe teritoriul inamic, însă în cele din urmă este şi el arestat de poliția engleză.

Eşecul din aprilie 1942 al celor trei T.C.O. transportate de submarinul „Ambra" a adeverit proverbul că „ulciorul nu merge de multe ori la apă". Se pare că şi italienii şi-au dat seama de adevărul proverbului, deoarece aceasta a fost ultima încercare de diversiune asupra portului Alexandria.

2

Dacă Alexandria constituia un obiectiv important pentru flota italiană, direcția principală de acțiune era îndreptată însă spre Gibraltar, unde staționau pentru reaprovizionare toate convoaiele cu trupe, tehnică de luptă şi materiale destinate alimentării armatei engleze din Africa de nord. Spre Gibraltar s-a orientat deci atenția maximă a Flotilei a 10-a M.A.S., care a acționat aici cu majoritatea categoriilor de forțe şi mijloace de diversiune submarină de

care dispunea.

La 24 septembrie 1940, submarinul „Scire" – acelaşi care va acționa cu succes în anul următor la Alexandria – iese în mare din Spezia, avînd la bord trei T.C.O. cu echipajele respective. El avea misiunea să atace cu T.C.O. navele şi transportoarele engleze care erau semnalate că staționează în raionul Gibraltar. În timp ce se afla în drum spre obiectiv, se primeşte informația că navele engleze au plecat din Gibraltar. Rechemat prin radio în bază, submarinul „Scire" se reîntoarce în Spezia.

O lună mai tîrziu, la 21 octombrie 1940, „Scire" pleacă din nou din Spezia cu aceeaşi misiune spre Gibraltar, unde ajunge în seara zilei de 29 octombrie. Submarinul intră în golful Algeciras în cursul nopții şi iese la suprafață în fundul golfului la numai 400 m de coasta spaniolă şi la 4 Mm nord-vest de intrarea în baza Gibraltar. După ieşirea din submarin a celor şase oameni care formau echipajele T.C.O., „Scire" se aşază pe fund. Echipajele, dotate cu costume şi aparatură de scafandru autonom, detaşează de submarin cele trei T.C.O. şi pleacă spre intrarea în bază, după care „Scire" iese din golf şi se înapoiază în Spezia.

Încercarea de diversiune submarină asupra Gibraltarului s-a terminat şi de data aceasta cu un eşec. Două T.C.O. s-au scufundat la mai puțin de o oră de la lansare din cauza defecțiunilor tehnice. Echipajele acestora, formate din Teseo Tesei – Alcide Pedretti şi Luigi de la Penne – Emilio Bianchi au ajuns înot pînă la coasta spaniolă şi de acolo au reuşit după puțin timp să se reîntoarcă în Italia, la punctul de comandă al Flotilei a 10-a M.A.S. A treia torpilă, condusă de Gino Birindelli şi Damos Paccagnini, a reuşit să intre în baza engleză însă pînă la urmă s-a scufundat şi ea tot din cauza defecțiunilor tehnice. În cursul dimineții, cei doi conducători de torpile au fost luați prizonieri de englezi şi au rămas în prizonierat pînă la capitularea Italiei.

Eşecul suferit de italieni la Gibraltar a completat

insuccesul de la Alexandria, făcînd din anul 1940 un an neplăcut pentru Flotila a 10-a M.A.S. Aceste prime acțiuni nereuşite au avut însă şi o latură pozitivă. Ele au obligat conducerea flotilei să-şi revizuiască materialul, să-şi remedieze lipsurile atît în ceea ce priveşte construcția T.C.O., cît şi în privința calității aparatelor de respirat cu-oxigen.

Totuşi, în primăvara anului următor se înregistrează un nou insucces, în ciuda măsurilor de remediere luate în cursul iernii. La 6 mai 1941, submarinul „Scire“ lansează din nou în Golful Algeciras trei T.C.O., după care se înapoiază în bază. Şi de data aceasta, cele trei torpile se scufundă din cauza defecțiunilor tehnice, înainte să intre în baza Gibraltar.

Au mai trecut cîteva luni şi, în septembrie 1941, comandamentul flotei italiene primeşte prin agentură informația că în Gibraltar staționează numeroase transportoare şi nave de luptă, printre care şi nava de linie „Nelson“. Această informație are ca urmare o nouă acțiune de diversiune submarină asupra Gibraltarului.

Acelaşi submarin „Scire“, cunoscut şi din acțiunile precedente, iese în mare şi se îndreaptă spre Gibraltar, unde ajunge în noaptea de 19/20 septembrie. De data aceasta „Scire“ avea amenajări speciale care permiteau ieşirea echipajelor T.C.O. din submarin în timp ce acesta se găsea în imersiune. Astfel că, intrînd în imersiune în Golful Algeciras, „Scire“ se aşează pe fund la ora 02.00 din 20 septembrie, fără să mai fie necesar să se ridice la suprafață pentru ieşirea din submarin a echipajelor T.C.O. Imediat după aşezarea submarinului pe fund, şase oameni, echipați cu aparate de respirat perfecționate, ies pe puntea submarinului, îşi pregătesc torpilele, după care se îndreaptă cu ele spre baza Gibraltar. Îndeplinindu-şi misiunea, „Scire“ se înapoiază în Spezia.

Una din torpilele desprinse de pe puntea submarinului era condusă de locotenentul Vizintini şi de scafandrul

Margo. Ei îşi încep încet deplasarea spre bază, cu torpila aproape de suprafață, rămînînd în apă pînă la umeri. Evitînd rapid un escortor care patrula în raionul bazei şi lansa periodic grenade antisubmarine, torpila este condusă pînă în fața portului. Aici, după ce îşi determină cu precizie poziția, Vizintini împinge de manşă şi torpila ascultă de comandă, scufundîndu-se pînă la imersiunea de 10 m. Deplasarea spre intrarea în port continuă de acum în imersiune, în beznă, după indicațiile compasului. Era de aşteptat ca intrarea în port să fie închisă cu diferite plase. Într-adevăr torpila se izbeşte deodată de un obstacol invizibil şi nervii celor doi oameni călare pe torpilă se încordează la maximum. Obstacolul poate să fie o plasă de semnalizare prevăzută cu încărcături de exploziv a căror atingere le-ar fi provocat moartea sau, în fața lor, poate să se ridice o plasă contra torpilelor care trebuie tăiată pentru a-şi crea loc de trecere. Din fericire pentru ei, obstacolul întîlnit este o plasă antisubmarină, cu ochiuri suficient de mari pentru a permite trecerea torpilei şi a echipajului ei. După ce torpila este trecută destul de uşor prin unul din ochiurile plasei, Vizintini trage de manşe şi torpila se ridică din nou la suprafață. Cu capul deasupra apei el priveşte atent în jur şi descoperă imediat, la numai 200 metri în față silueta uriaşă a unui cargou care se profila pe fondul întunecat al cerului. Vizintini se hotărăşte să atace această navă şi începe să se îndrepte încet către ea, rămînînd cu capul la suprafață. Apoi, ajuns în imediata apropiere, se scufundă, lipindu-se cu torpila de bordajul cargoului. Menținîndu-şi calmul şi lucrînd cu precizie, Vizintini şi ajutorul său reuşesc să fixeze conul de război al torpilei de chila navei, după procedeul obişnuit: o parîmă este prinsă de chilele de ruliu din ambele borduri ale navei, trecînd pe sub fundul navei şi de această parîmă este legat, prin inelul său, conul de război al torpilei. Mai rămîne de executat o ultimă operație, armarea aparatului de aprindere, după care – tot călare pe corpul torpilei – ei se

îndepărtează uşor de victima lor care rămîne la fel de liniştită în noapte ca şi înainte. La înapoiere, echipajul torpilei trece din nou prin plasa antisubmarină, evită escortorul care îşi continua misiunea de supraveghere. După care se îndreaptă spre coasta spaniolă. În apropierea litoralului, Vizintini şi Margo îşi scufundă torpila şi ajung cu bine pe mal, după ce au stat timp de patru ore sub apă. În punctul de pe litoral stabilit anterior, ei se întîlnesc cu echipajele celorlalte două T.C.O. Şi acestea şi-au îndeplinit misiunea cu succes, acționînd în mod analog cu echipajul primei torpile. Trei nave, minate cu cîte 300 kg trotil fiecare, acesta este bilanțul care îndreptățeşte pe cei şase conducători de torpile şi scafandri să se mîndrească cu rezultatul muncii lor de peste noapte. Ei nu cunoşteau nici numele navelor şi nici tipul lor exact deoarece nu le-au putut distinge bine din cauza întunericului, însă aceasta nu avea prea mare importanță.

În zorii zilei de 20 septembrie 1941, trei explozii puternice zguduie portul Gibraltar şi trei nave dispar de la suprafață în adîncul apelor învolburate.

După puțin timp, comandamentul flotei italiene se grăbeşte să dea comunicatul oficial nr. 476 cu următorul conținut: „Mijloacele de asalt ale flotei regale italiene au pătruns în interiorul bazei fortificate Gibraltar, unde au scufundat un tanc petrolier de 10 000 tone, altul de 6 000 tone şi un cargou de 6 000 tone. Un alt cargou de 12 000 tone a fost aruncat pe stînci şi se presupune că va rămîne indisponibil pentru mult timp“.

Îmbătați de acest succes, italienii se hotărăsc să împărtăşească şi aliaților lor din experiența acțiunilor de diversiune submarină. În curînd, baza Flotilei a 10-a M.A.S. a început să fie vizitată de numeroşi ofițeri germani şi japonezi, în fața cărora se făceau exerciții demonstrative cu forțele şi mijloacele de luptă „minore”, fără însă ca secretul de construcție al acestora să fie dezvăluit în amănunt.

Pe de altă parte, experiența nopții de 19/20 septembrie, precum şi comunicatul lăudăros al italienilor i-a pus în gardă pe englezi care au început să ia măsuri suplimentare de apărare la Gibraltar, mai ales împotriva pătrunderii submarinelor în Golful Algeciras. În fața acestei situații, comandamentul flotei italiene şi-a dat seama că trebuie să renunțe la vechiul sistem de transport al T.C.O. cu submarinele în Gibraltar şi să adopte alte procedee de acțiune, o nouă tactică de diversiune. Şi aceasta a fost în curînd găsită.

3

În Golful Algeciras, în interiorul portului spaniol cu acelaşi nume, se găsea scufundat încă de la începutul războiului, cargoul italian „Olterra". Eşuat pe un fund mic, cargoul rămăsese la suprafața apei cu o parte din bordaj şi cu suprastructurile.

Situația era prea favorabilă pentru ca să nu fie folosită în scopuri de diversiune submarină. Atît portul spaniol neutru Algeciras, cît şi inexpugnabila bază engleză Gibraltar se găseau în interiorul Golfului Algeciras, aproape pe acelaşi paralel, la o distanță mai mică de 4 Mm. iar cargoul „Olterra", eşuat în portul Algeciras, aparținuse Italiei. Astfel, în birourile secrete din statul major al flotei italiene începe să se elaboreze un plan ingenios de atac cu T.C.O. asupra bazei Gibraltar, folosind această situație avantajoasă, care a fost sesizată şi analizată minuțios de către italieni.

Planul de diversiune începe în curînd să prindă viață. Guvernul italian se adresează oficial guvernului spaniol cu propunerea ca, în schimbul unei sume acceptabile, să ranflueze cargoul „Olterra". Mai mult decît atît, italienii propun ca pînă la definitivarea tratativelor de vînzare-cumpărare să înceapă munca de ranfluare şi reparare a vasului cu forțe proprii, folosind un detaşament special de

lucru care ar urma să se deplaseze la fața locului. Guvernul spaniol se declară de acord cu propunerile italienilor, şi în toamna anului 1942 se instalează la bordul lui „Olterra" un grup de muncitori italieni. Printre aceşti muncitori se găsea în calitate de maistru, locotenentul Vizintini care, după cum ne amintim, a participat la prima acțiune reuşită cu T.C.O. în Gibraltar (20 septembrie 1941).

Munca pentru ranfluarea cargoului a început imediat. La cererea consulatului englez din Algeciras, lucrul muncitorilor italieni era supravegheat de pe mal de către o gardă spaniolă. Însă în timp ce personalul gărzii urmărea cu indiferență activitatea obişnuită a muncitorilor de pe punte şi din exteriorul vasului, în interiorul lui „Olterra", ascuns privirilor gărzii spaniole, se petreceau lucruri misterioase. În unul din compartimentele vasului a fost tăiată în partea imersă a bordajului, cu ajutorul sudurii autogene, o gaură suficient de mare care să permită părăsirea navei fără să se observe nimic de la suprafață. În compartimentul respectiv, muncitorii italieni special pregătiți, sub conducerea lui Vizintini, au amenajat un bazin secret prin care se puteau lansat neobservate T.C.O.

În perioada în care cargoul a fost ranfluat şi raşchetat, construcția bazinului de lansare a T.C.O., sub linia de plutire, a fost definitivată. Lipseau doar torpilele, pentru ca acțiunea de diversiune submarină să poată fi declanşată. În acest scop se duc noi tratative între italieni şi spanioli. Italienii susțineau cu tărie că întreaga tubulatură a căldărilor se deteriorase în urma acoperirii ei timp de doi ani cu apă şi din acest motiv era necesar să fie schimbată, aducîndu-se tuburile necesare din Italia. Astfel în lăzile care transportau tuburile pentru căldări, sînt aduse la bordul lui „Olterra" cîteva T.C.O. demontate în părțile lor componente. Ele au fost apoi uşor montate în bazinul secret din fundul navei. Rămînea numai ca să fie lansate.

Locotenentul Vizintini, în calitatea sa falsă de

„maistru”, se ocupa mai puțin de supravegherea muncitorilor şi mai mult de supravegherea bazei Gibraltar, care se întindea la o mică distanță în fața lui. El a remarcat că portul Gibraltar are două intrări, una la nord şi alta la sud. Intrarea de la sud era permanent blocată cu plase, estacade şi mine. La intrarea de nord nu se observau indicii că ar exista plase permanente, însă în fața intrării stăteau la ancoră cîteva pescadoare, avînd la remorcă plase mobile pe care le manevrau în funcție de situație. Tot la intrarea de nord patrulau permanent două vedete rapide care lansau grenade antisubmarine la intervale de şase minute. Pe timpul nopții, proiectoarele de pe mal şi de pe vedete măturau cu fasciculele lor de lumină întreaga suprafață a radei.

În ziua de 6 decembrie 1942, în Gibraltar se găseau la ancoră transportoarele unui convoi important, împreună cu navele de luptă destinate pentru apărarea lor, printre care figurau pe primul loc navele de linie „Nelson”, „Rodney” şi „Renown”, precum şi portavioanele „Furious” şi „Illustrious”.

Locotenentul Vizintini, care fusese numit comandantul operației, hotărăşte declanşarea acțiunii de diversiune chiar în noaptea respectivă. Torpilele erau gata pregătite, iar conducătorii de torpile şi ajutoarele lor se găseau camuflați printre muncitorii de pe „Olterra”. Pentru acțiunea din noaptea de 6/7 decembrie au fost destinate trei T.C.O.

La ora 23.15 a părăsit „Olterra” torpila condusă de echipajul format din Vizintini şi Margo, care nu bănuiau în acel moment sfîrşitul tragic care îi aştepta. Se presupune că acțiunea lor s-a desfăşurat în felul următor. Ieşind din bazinul secret al cargoului, T.C.O. s-a îndreptat în imersiune, cu o viteză de 2 Nd către intrarea de nord a portului. În curînd, echipajul torpilei a fost întâmpinat de exploziile asurzitoare ale grenadelor antisubmarine lansate de vedetele de patrulare, explozii care în apă produceau un

zgomot infernal. Nemaiputînd suporta vacarmul exploziilor submarine, cei doi s-au ridicat la suprafață, continuînd în felul acesta drumul spre intrarea în port. Deodată, ei au fost opriți de o plasă uriaşă care se ridica pînă la 1 metru de suprafața apei. Trecerea pe deasupra plasei fiind imposibilă, Vizintini a îndreptat T.C.O. spre fund, încercînd să pătrundă cu torpila printre marginea inferioară a plasei şi fundul apei. Încercarea s-a dovedit însă zadarnică deoarece plasa era solid ancorată pînă la fund. Atunci scafandrul a încercat să taie cu foarfecele o portiță în plasă prin care să poată pătrunde cu torpila... Aici se termină presupunerile şi intervin faptele reale. Cîteva luni mai tîrziu englezii au ridicat la suprafață una din plasele care închideau intrarea de nord în Gibraltar, pentru control şi întreținere. Cu această ocazie au fost descoperite două cadavre în stare de putrefacție, încurcate în plasă, într-un loc în care se observa tăiată o gaură suficient de mare.

La ora 24.00, al doilea echipaj constituit din Manisco şi Varini au ieşit cu torpila prin bordajul lui „Olterra". Fiind în întîrziere din cauza unei defecțiuni tehnice, cei doi conducători şi-au încălecat torpila şi au pornit cu viteza maximă spre intrarea de nord a portului. După ce au trecut fără incidente prin linia de patrulare, ei au reuşit să pătrundă şi în port, printr-o poartă deschisă în plasă în vederea trecerii unor nave engleze. În momentul în care s-au ridicat cu torpila la suprafață pentru orientare şi alegerea obiectivului atacului, ei au căzut în fasciculul luminos al unui proiector. Imediat după aceea s-au auzit rafalele unei mitraliere. Pentru a se salva, Manisco a fost nevoit să recurgă la rapida imersiune, torpila a coborît cu viteză şi, izbindu-se de fund, s-a defectat. Toate eforturile conducătorului de torpilă şi a ajutorului său pentru a remedia defecțiunea nu au dus la nici un rezultat. În jurul lor grenadele submarine explodau tot mai aproape, asurzindu-i cu zgomotul şi striviridu-i cu presiunea produsă. Deasupra capului observau razele proiectoarelor

care măturau continuu suprafața apei. Era evident, că au fost reperați, că s-a dat alarma şi că englezii sînt hotărîți să-i descopere cu orice preț sau să-i nimicească. Cum torpila tot nu vroia să pornească, echipajului nu i-a mai rămas altceva de făcut decît să armeze aparatul de aprindere al încărcăturii de exploziv pentru ca T.C.O. să nu cadă în mîinile inamicului, după care să încerce să se salveze. Ei s-au ridicat la suprafață, au reuşit să iasă din port şi să se îndrepte spre larg. Din cauza curentului prea puternic din raion, cei doi italieni nu au mai putut însă ajunge la Algeciras şi, aproape leşinați, au fost pescuiți de echipajul unui cargou sub pavilion american, ajungînd astfel în prizonierat.

A treia torpilă, condusă de aspirantul Cella şi sergentul Leone, s-a îndepărtat de „Olterra“ în jurul orei 02.00. Cei doi au reuşit să ajungă cu torpila pînă aproape de intrarea în port, însă au fost descoperiți repede cu ajutorul proiectoarelor. Pentru a se sustrage de urmărirea cu proiectoarele şi cu navele de patrulare, ei s-au scufundat rapid cu torpila, fiind nevoiți în continuare să suporte presiunea şi zgomotul exploziilor tot mai apropiate ale grenadelor antisubmarine. Ei îşi menținеau cu mare greutate echilibrul pe torpila care, din cauza exploziilor, era zguduită ca un submarin navigînd la suprafață pe o furtună puternică.

Zguduiturile puternice ale torpilei şi suflul continuu al exploziilor nu au mai putut fi suportate de scafandrul Leone, care cade din şaua sa şi dispare în urma torpilei. Prin eliberarea de greutatea unui om, viteza torpilei a crescut, însă din cauza zguduiturilor şi a trepidațiilor toate aparatele de bord s-au defectat. Torpila îşi continua drumul în imersiune, însă Cella nu-şi putea da seama nici în ce direcție se îndreaptă, nici cu ce viteză se deplasează.

Urmărirea T.C.O. a durat mai mult de o oră şi conținutul buteliilor cu oxigen ale lui Cella erau pe terminate. Cu orice risc aspirantul trebuia să-şi determine

poziția. Trăgînd manşa spre el s-a ridicat la suprafață, şi deodată, în fața ochilor săi înmărmuriți a apărut rada Algeciras. Torpila l-a readus la punctul de plecare, aşa cum un cal cuminte îşi aduce acasă călărețul din şa, adormit sau rănit. Conducătorul şi-a adus torpila lîngă „Olterra", a lăsat-o pe fund şi cu ultimele forțe, în pragul leşinului, a reuşit să pătrundă în interiorul compartimentului secret unde a fost ridicat din apă, în stare de inconştiență, de către camarazii săi.

Ca urmare a acțiunii de diversiune submarină din noaptea de 6/7 decembrie 1942, comandamentul flotei italiene este informat că din cei şase oameni plecați în misiune nu s-a înapoiat decît unul – aspirantul Cella. Trupul lui Leone, ciuruit de gloanțe de mitralieră, a fost pescuit de englezi în dimineața de 7 decembrie în apele Gibraltarului. Manisco şi Varini au căzut prizonieri, iar soarta lui Vizintini şi Magro era necunoscută. (După cum s-a arătat, ei au fost găsiți mai tîrziu morți în plasa de la intrarea în Gibraltar.)

Acesta este bilanțul tragic al uneia din cele mai infructuoase acțiuni de diversiune submarină ale Flotilei a 10-a M.A.S. Revanşa pentru această acțiune nereuşită va fi luată abia în anul următor.

Ritmul lucrărilor de reparații ale cargoului „Olterra", încetinit în cursul iernii, a crescut din nou cu începere din februarie 1943 sub impulsul administrației spaniole din Algeciras care, la rîndul ei suferea presiuni din partea consulatului englez. În urma celor întîmplate în noaptea de 6/7 decembrie 1942, vigilența englezilor a crescut, aceştia au trezit atenția spaniolilor, astfel că echipa de „muncitori" italieni reuşea, din ce în ce mai greu să înşele vigilența pazei spaniole de lîngă „Olterra".

În timp ce lucrările de reparații se desfăşurau în continuare, statul major al Flotilei a 10-a M.A.S. a trimis din Spezia în Spania, cu documente false, încă 6 oameni care urmau să constituie echipajele a trei T.C.O. Aceştia au

fost incluşi în echipa de muncitori care executau reparaţii pe „Olterra”. Concomitent, în bazinul special secret din fundul cargoului s-au montat alte trei T.C.O. care în curînd au fost gata de acţiune, aşteptîndu-şi startul. Clipa hotărîtoare nu a întîrziat să apară.

La 7 mai a sosit în Gibraltar un convoi mare care putea oferi numeroase ţinte pentru T.C.O. În seara aceleiaşi zile, vremea s-a înrăutăţit brusc. Ploua cu găleata, vîntul bătea cu furie şi nori denşi acopereau luna. Era o vreme cît se poate de nimerită pentru o acţiune de diversiune submarină. Acţiunea nu putea fi însă declanşată, deoarece pînă la acea dată nu fusese încă numit prin ordin un comandant al noului detaşament de conducători de torpile. Totuşi era păcat să se piardă o ocazie atît de rară, cînd portul Gibraltar era plin de nave, iar timpul nefavorabil îngreuia la maximum observarea englezilor pe mare. Atunci, Vittorio Cella, avansat acum locotenent, singurul supravieţuitor al dramei din noaptea de 6/7 decembrie 1942, deşi cel mai tînăr dintre toţi, a luat hotărît, cu de la sine putere, comanda detaşamentului şi a acţiunii de diversiune. Ceilalţi conducători de torpile i-au acceptat fără rezerve comanda, dată fiind experienţa lui anterioară.

În jurul orei 22.00, cele trei T.C.O., cu echipajele respective, au părăsit pe rînd bazinul cargoului şi s-au îndreptat spre intrarea în portul Gibraltar.

Vittorio Cella, conducătorul uneia din torpile, şi cu ajutorul său, scafandrul Eusebio Montalenti, au reuşit să fixeze cu succes conul de război al torpilei sub chila unui cargou american de tipul „Liberty”, complet nou. Coca proaspăt piturată şi lipsa oricăror depuneri pe opera vie a cargoului dovedeau că acesta se găsea în prima lui cursă.

Echipajele celorlalte două T.C.O., constituite respectiv din Ernesto Notari – Salvatore Mattera şi Camielo Tadini – Ario Lazzari, au reuşit de asemenea să-şi fixeze încărcăturile sub alte două vase comerciale de mare tonaj. După executarea fără nici un incident a periculoasei lor

misiuni, toți cei şase conducători de torpile şi scafandri s-au înapoiat cu bine la „Olterra”. Aici ei şi-au schimbat costumele de scafandri cu hainele de muncitori, după care o barcă i-a transportat pînă la mal. De acolo au plecat cu o maşină la Madrid. Pretextând că trebuie să aducă un nou transport de tuburi pentru căldări, ei au reuşit să plece în aceeaşi zi în Italia.

În dimineața zilei de 8 mai, trei explozii puternice au zguduit din nou stânca Gibraltarului, trimițînd rapid la fund trei nave comerciale. Nimeni, nici în Gibraltar şi nici în Algeciras, nu bănuia că această ispravă zgomotoasă, cu urmări atît de grave, a fost făptuită folosindu-se paşnicul şi liniştitul cargou „Olterra”.

După binemeritatul concediu de vară, cele trei echipaje care au acționat cu succes în noaptea de 7/8 mai s-au înapoiat din nou la „Olterra”, în vederea unei noi acțiuni de diversiune.

Acțiunea a avut loc în noaptea de 3/4 august 1943. Cînd, după procedeul obişnuit, cele trei echipaje cu torpilele lor au părăsit „Olterra” şi s-au îndreptat spre Gibraltar.

Şi de data aceasta echipajul Cella – Montalenti a reuşit să fixeze conul de război al torpilei sub chila unui tanc petrolier de 14 000 tone, după care cei doi s-au înapoiat cu bine la „Olterra”.

Notari şi Mattera, constituind al doilea echipaj, al T.C.O., au reuşit de asemenea să fixeze conul de război cu încărcătura de explozie la fundul unui cargou de tip „Liberty”. Pe drumul de înapoiere, în momentul în care au ieşit la suprafață pentru a se orienta, au fost observați de către un marinar de veghe care a deschis asupra lor foc cu o armă automată. Notari a apăsat brusc pe manşă luînd repede imersiune, însă Mattera care era rănit şi-a pierdut cunoştința şi a căzut de pe torpilă. Notari a observat mai tîrziu lipsa ajutorului său şi, temîndu-se de urmărirea cu vedete care îl puteau grenada, s-a grăbit spre „Olterra”

unde a ajuns fără alte incidente. Cît despre Mattera, acesta a fost pescuit de către englezi care i-au acordat ajutorul medical necesar. După vindecare el a fost internat într-un lagăr de prizonieri.

Tadini şi Lazzari care conduceau cea de a treia torpilă şi-au îndeplinit şi ei misiunea primită. Ei şi-au ales ca obiectiv al atacului un cargou de mare tonaj pe care l-au minat, după care s-au înapoiat la cargoul-bază.

Din nou Gibraltarul s-a trezit în dimineața de 4 august în acordurile bubuiturilor a trei explozii succesive. O pată neagră apărută în jurul tancului petrolier a început să se lățească repede, să se întindă, acoperind apa întregului port. Asemenea unor animale speriate, navele se îndepărtau în grabă de sinistra pată întunecată care putea lua foc în orice moment. În timp ce navele de patrulare grenadau cu furie, orbeşte, în toate direcțiile, tancul petrolier – rupt în două – s-a scufundat. După puțin timp, aproape de mal, două cargouri s-au scufundat şi ele.

De data aceasta însă paharul s-a umplut. Ulciorul şi-a făcut ultimul drum la fîntînă. Englezii au înțeles despre ce este vorba şi, de acord cu autoritățile spaniole, au capturat cargoul „Olterra" ' care a fost dus la remorcă în Gibraltar, unde a fost cu atenție controlat. Cu această ocazie englezii au descoperit bazinul secret de lansare al T.C.O. în fundul cargoului, elucidînd totodată misterul celor trei atacuri asupra Gibraltarului.

Acțiunea de diversiune submarină din noaptea de 3/4 august 1943 a fost ultimul „cîntec al lebedei" pentru Flotila a 10-a M.A.S. şi pentru flota italiană în general. După o lună, Italia a capitulat şi baza maritimă militară Spezia a fost ocupată de nemți.

În octombrie 1940, în urma cunoscutului atac nereuşit cu T.C.O. al italienilor asupra bazei Gibraltar, englezii au găsit şi au scos la suprafaţă o T.C.O. tip „Maiale”. (Este probabil vorba de torpila condusă de Birindelli şi Paccagnini, scufundată chiar în incinta golfului.)

După ce au studiat în amănunt construcţia şi aparatura T.C.O. englezii s-au decis să construiască la rîndul lor şi să introducă în dotare trei tipuri de arme noi de diversiune: submarinul pitic de tipul „X-Midget“ cu un echipaj de patru oameni, submarinul pitic monoloc de tipul „Wallesmann” remorcat de vedete torpiloare şi torpila condusă de om tip „Chariot” cu echipaj de doi oameni (după modelul T.C.O. italiene „Maiale”).

Torpila tip „Chariot” urma să fie transportată pînă în raionul de acţiune cu nave de suprafaţă special amenajate şi cu submarine care aveau instalate pe punte containere speciale, etanşe.

Amiralitatea britanică a accelarat la maximum construcţia tehnică a noii arme. Au fost luate măsuri serioase de păstrare desăvîrşită a secretului, constituindu-se o nouă unitate specială, complet izolată de celelalte unităţi din flotă.

În iulie 1941, T.C.O. „Chariot” a fost experimentată demonstrativ la Plymouth, în faţa unui cerc restrîns de persoane oficiale. După cîteva modificări tehnice, noua armă a fost introdusă în dotare.

Prima acţiune în care s-a încercat folosirea T.C.O. „Chariot” a fost tentativa de atac asupra navei de linie germane „Tirpitz“, ascunsă în fundul fiordului Trondheim din Norvegia. Planul de acţiune prevedea ca două T.C.O. să fie transportate pînă în raionul de acţiune cu ajutorul pescadorului „Arthur“, care urma să le remorcheze „la ureche”, sub linia de plutire. Odată intraţi în fiord, conducătorii de torpile ambarcaţi pe inofensivul pescador vor încăleca torpilele şi vor pleca pînă la „Tirpitz“, fixînd sub chila lui conurile de război ale torpilelor. Acţiunea,

începută la 26 octombrie 1942, cînd „Arthur“ a plecat din insulele Shetland, s-a terminat printr-un eşec la 31 octombrie, datorită pierderii torpilelor în urma unei furtuni puternice.

Eşecul primei încercări de folosire în luptă a T.C.O. i-a decis pe englezi ca în locul pescadoarelor să fie folosite submarinele pentru transportul torpilelor în raionul de acțiune. În acest scop au fost amenajate cîteva submarine pentru transportul T.C.O.

Prima acțiune în care T.C.O. „Chariot” au fost folosite efectiv, denumită convențional operația „Prince“, avea ca obiectiv atacul navelor italiene din portul Palermo. În acest scop, la 31 decembrie 1942 au ieşit din Malta submarinele engleze „Trooper“, „Thunderbolt“ şi „P-311“, avînd pe punte cîte două T.C.O. în containerele lor speciale.

La puțin timp după ieşirea în mare, submarinul „P-311“, a dispărut fără urmă pentru totdeauna, scufundîndu-se desigur în fața Maltei. Celelalte, două submarine şi-au continuat drumul în condiții normale şi la ora 23.00 din noaptea de 2 spre 3 ianuarie 1943 au ajuns la 3 Mm în fața portului Palermo. Aici staționa la acea dată, printre alte nave, cel mai modern crucişător italian, „Ulpio Traiano“, de 3 362 tone.

Iată cum s-a desfăşurat acțiunea de diversiune submarină în portul Palermo. Imediat după sosirea submarinelor în fața portului, cele patru T.C.O. au fost desprinse de pe punte şi, împreună cu echipajele lor, s-au îndreptat succesiv spre port în vederea executării misiunilor precis stabilite prin plan.

Echipajul primei torpile a găsit cu greutate intrarea în port din cauza întunericului şi a curentului puternic. T.C.O. se deplasa la o imersiune de 10 metri şi cînd a ajuns la digul de la intrarea în port era deja ora unu după miezul nopții. Pentru a intra în port, a fost necesar să se treacă pe sub două plase antisubmarine. După ce au ajuns în interiorul portului, au identificat crucişătorul „Ulpio

Traiano“ care le era destinat ca obiectiv al atacului. Conducătorul torpilei şi ajutorul său, scafandrul, au reuşit să fixeze sub chila navei conul de război al torpilei, cu ajutorul unei parîrne prinse la capete şi prin doi magneți puternici, de opera vie a crucişătorului. Mecanismul de aprindere a fost armat, urmînd ca explozia să se producă peste două ore. În timp ce se îndreptau spre ieşirea din port, călare pe corpul torpilei, ei au observat la o mică distanță două distrugătoare pe care scafandrul le-a minat cu cîte două încărcături de exploziv de 5 kg fiecare. Echipajul T.C.O. era deja de cinci ore în apă, pînă la punctul de întîlnire cu submarinul erau 3 Mm de parcurs şi trebuiau străbătute în plus două plase submarine. Oxigenul din butelii era pe terminate, iar compasul fusese distrus la trecerea pe sub una din plase. Începuse să se lumineze de ziuă. În această situație, conducătorul şi ajutorul său îşi scufundă torpila, ies la mal unde îşi dezbracă combinezoanele şi în curînd sînt luați prizonieri. Explozia care s-a produs la ora 05.15 a provocat scufundarea crucişătorului „Ulpio Traiano”. Alte explozii mai mici au avut ca rezultat avarierea distrugătoarelor „Grecale“ şi „Ciclone“.

A doua T.C.O. s-a scufundat aproape de intrarea în port, din cauza unei defecțiuni tehnice. Conducătorul torpilei a ajuns înot pînă la mal, unde a fost luat prizonier, iar ajutorul său s-a înecat.

A treia torpilă a reuşit să treacă pe sub cele două plase de la intnatre şi echipajul ei a fixat conul de război al torpilei sub chila cargoului „Vimineil”, de 8 500 tone, după care cei doi englezi au ieşit ia mal şi au fost luați prizonieri.

În sfîrşit, a patra torpilă nu a găsit intrarea în port, măştile de oxigen ale echipajului au funcționat defectuos şi, în consecință, torpila a fost readusă la submarin care a luat la bord echipajul.

J. V. Borghese, autorul lucrării „Decima flottiglia M.A.S.”, care a participat la cercetările pentru stabilirea

cauzelor scufundării crucişătorului „Ulpio Traiano” şi a cargoului „Vimineil” a arătat că au fost găsite 3 T.C.O. engleze care au fost studiate cu atenție. Cu această ocazie s-a constatat că T.C.O. „Chariot” sînt absolut identice cu T.C.O. italiene „Maiale“, fără a avea nici un fel de modificări sau perfecționări.

Încurajați de acest prim succes de la Palermo, englezii au organizat şi executat apoi şi alte acțiuni de diversiune cu T.C.O.

O astfel de acțiune, nereuşită însă, a avut loc la Tripoli în ianuarie 1943. La jumătatea lunii ianuarie a anului 1943, Armata a 8-a engleză, aflată în ofensivă spre vest pe coasta de nord a Africii, a ajuns aproape de Tripoli. În această perioadă, cercetarea engleză a aflat că inamicul intenționează să blocheze portul Tripoli prin scufundarea de nave la intrarea în port. Aceasta însemna că Armata a 8-a ar fi fost lipsită de posibilitatea aprovizionării pe mare. Dar englezii aveau neapărată nevoie de Tripoli, deoarece prin acest port se puteau transporta mai repede şi mai uşor materiale din Egipt sau Anglia, în comparație cu căile de comunicații terestre care legau Tripolitania cu Delta Nilului.

Față de această situație comandantul Armatei a 8-a a apelat la ajutorul flotei engleze din Mediterana, cerîndu-i să scufunde chiar în port, lîngă cheu, cargourile destinate de nemți pentru blocarea portului prin scufundarea lor la intrare. Comandantul flotei a hotărît să rezolve această misiune cu ajutorul T.C.O.

În seara de 18 ianuarie 1943, la ora 22.30, submarinul „Thunderbolt“ a lansat două T.C.O. la distanța de 5 Mm de Tripoli. Conducătorul primei torpile a observat o ruptură în combinezon, iar aparatul său de respirat funcționa defectuos. T.C.O. a ajuns la intrarea în port abia la ora 5 dimineața, în momentul în care s-a auzit o explozie puternică. Aceasta însemna că ei au întîrziat şi inamicul a reuşit deja să scufunde la intrare prima navă lestată.

Întrucît acumulatoarele torpilei se descărcaseră, iar la orizont se iveau zorile, conducătorul şi cu ajutorul său au fost nevoiți să scufunde torpila şi au ajuns înot pînă la mal, unde după două ore au fost luați prizonieri.

Nici a doua T.C.O. nu a avut mai mult noroc. Chiar de la plecare, din cauza unei defecțiuni la cîrmele orizontale, a fost necesar ca deplasarea să se execute numai la suprafață. Cu toate eforturile depuse, echipajul nu a reuşit să conducă torpila pînă în port şi singura soluție rămasă a fost scufundarea ei. Conducătorul şi ajutorul său au ajuns la mal, reuşind să se ascundă timp de trei zile, după care au fost luați prizonieri de către nemți. În aceeaşi noapte însă ei au evadat, reuşind să ajungă în liniile engleze.

După capitularea Italiei, o parte din forțele şi mijloacele Flotilei a 10-a M.A.S. trec de partea englezilor cu care execută în comun cîteva acțiuni de mică amploare. Printre acestea se numără atacul cu T.C.O. asupra bazei Spezia, ocupată de nemți.

La 21 iunie 1944, distrugătorul italian „Grecale" (capturat de englezi), împreună cu o vedetă torpiloare, au plecat din portul corsican Bastia spre nord. La bordul distrugătorului se găseau două T.C.O. „Chariot", patru conducători de torpile englezi (charioteers) şi cîțiva scafandri de luptă italieni din grupa „Gamma", care fiind perfecți cunoscători ai bazei Spezia aveau misiunea să orienteze pe englezi în port şi să scufunde nave cu ajutorul încărcăturilor de exploziv. Printre aceştia se găsea şi Luigi de la Penne, care după cum ştim a reuşit să scufunde cu o T.C.O. nava de linie engleză „Valiant" la Alexandria. Interesant de menționat este faptul că, după eliberarea sa din prizonierat în urma capitulării Italiei, el a fost decorat de englezi, iar decorația i-a fost prinsă de piept tocmai de fostul comandant al navei de linie „Valiant" care, la acea dată, era şeful misiunii militare engleze în Italia. Dar, să revenim la acțiunea de la Spezia.

T.C.O. engleze aveau misiunea să scufunde

crucişătoarele grele „Bolzano” şi „Gorizia”, capturate de nemți de la italieni şi care staționau în Spezia. La ora 20.30, cele două T.C.O. au fost lansate şi s-au îndreptat spre port. Una din torpile nu a putut să funcționeze din cauza unor defecțiuni tehnice. Cealaltă T.C.O. a reuşit însă să-şi plaseze conul de război sub chila crucişătorului „Bolzano”, reuşind astfel să-l scufunde. Alte rezultate ale acțiunii de diversiune nu se cunosc.

Atacul de la Spezia a fost ultima acțiune a T.C.O. „Chariot“ din timpul războiului.

Englezii au folosit experiența de luptă a italienilor în domeniul războiului submarin „minor” nu numai în timpul cînd aceştia le erau inamici, ci şi după capitularea Italiei. În decembrie 1943, amiralitatea britanică a trimis în Italia pe Lionel Crabb, considerat ca cel mai bun specialist englez în acțiuni de diversiune submarină. Pretextul venirii sale în Italia a fost acela de a participa la deminarea porturilor, însă în realitate sarcina lui era să ia contact cu conducătorii de torpile şi scafandrii de luptă italieni, pentru a studia experiența de luptă a acestora. Astfel, timp de un an, din decembrie 1943 pînă în noiembrie 1944, Crabb a asistat la 15 experiențe demonstrative cu T.C.O. italiene. Totuşi, alte acțiuni de diversiune submarină ale englezilor nu mai sînt cunoscute pînă la terminarea războiului.

Capitolul III

„NEGERII“ NEMŢILOR ÎMPOTRIVA FORŢELOR DE DEBARCARE ANGLO-AMERICANE

- **Marile speranţe ale „Negerilor” se prăbuşesc în raionul Anzio**
- **După atacul timid asupra flotei de invazie, „Negerii”părăsesc definitiv cîmpul de luptă**

1

La începutul anului 1944, trupele germane din Italia, aflate în retragere, au reuşit să-şi organizeze o nouă linie de rezistență în fața oraşului Cassino, la nord de Napoli. Folosind situația deosebit de favorabilă, creată ca urmare a înaintării vertiginoase a armatei sovietice pe frontul de est şi a puternicei mişcări de rezistență a patrioților italieni, trupele anglo-americane au trecut din nou la ofensivă cu intenția de a ocupa Roma. Direcția principală de acțiune, Cassino-Roma, de pe litoralul de vest al Italiei a fost sprijinită prin debarcarea unui desant maritim în spatele frontului german, în raionul Anzio-Nettuni, la 40 km sud de Roma.

Debarcarea s-a executat la 22 ianuarie 1944 şi americanii au consolidat capul de pod creat, dar nu au reuşit să-l dezvolte în interior. Pe de altă parte, nemții au izbutit să limiteze înaintarea în interiorul peninsulei italice a celor două divizii americane debarcate, însă nu aveau forțe suficiente pentru a lovi cu putere şi a lichida capul de pod.

Din pozițiile înaintate germane, sprijinite pe litoralul Mării Tireniene, se putea observa cu uşurință cum

transportoarele americane aprovizionau capul de pod, fără a fi stînjenite de nimeni. Numai 9 km despărțeau raionul de staționare al cargourilor americane de extremitatea nordică a capului de pod. În acelaşi raion soseau adesea grupări de nave purtătoare de artilerie care executau trageri asupra pozițiilor germane. Era o situație cît se poate de favorabilă pentru acțiunea T.C.O. de tipul „Negerilor“, pregătite în luna martie 1944 cu atîta febrilitate în centrul de cercetări de la Eckernforde. După cum ne amintim, la sfîrşitul lunii martie aici se găseau 40 de „Negeri” gata de acțiune, care au fost incluşi în organica Grupării „K“.

Față de timpul scurt de pregătire a „Negerilor“ şi a conducătorilor de torpile, mai existau unele îndoieli asupra nivelului capacității de luptă a acestora. În cabinetul de lucru al comandantului Grupării „K“, amiralul Heye, s-a consultat personal cu conducătorii de torpile în problema începerii acțiunii „Negerilor“. S-a discutat despre succesele obținute de italieni, s-a scos în evidență ambiția nemților de a nu folosi instructori italieni pentru antrenamentul conducătorilor de torpile. Cu îngîmfarea specific nazistă, îşi spuneau: „Noi am realizat în trei săptămîni ceea ce italienii au reuşit să facă în trei ani“. Toți conducătorii de torpile şi-au manifestat dorința să treacă la acțiune, declarînd că sînt gata pregătiți pentru luptă. Pînă la urmă, amiralul Heye a hotărît declanşarea acțiunii cu T.C.O. asupra forțelor de debarcare anglo-americane din raionul Anzio.

Treizeci de „Negeri“ au fost transportați cu trenul din Germania în Italia, bine camuflați sub tende groase şi păziți cu străşnicie de o gardă puternică. La 13 aprilie 1944, „Negerii“ se găseau într-o pădurice din pini, în apropierea orăşelului italian Pratica-di-Mare, la 25 km sud de Roma.

În vederea acțiunii proiectate, s-au executat recunoaşteri ale litoralului pentru găsirea celui mai favorabil punct de lansare la apă a torpilelor. Caracteristicile geografice ale litoralului erau cît se poate de

nefavorabile în acest raion. Nu exista nici un golf, nici un loc cu apa adîncă în apropierea malului. Peste tot numai plajă şi întinsură; în unele locuri, se putea înainta pînă la 100 m de mal în apă pînă la brîu. Lipseau macaralele şi orice alte mijloace de manevră a grelelor torpile duble. Lansarea „Negerilor“ la apă punea probleme deosebit de dificile.

Pînă la urmă, în apropierea satului Torre-Vaianica, a fost găsit un punct favorabil, unde adîncimea necesară lansării începea la o distanță de 20 – 30 m de la mal. Dezavantajul mare pe care îl avea acest loc consta în faptul că era situat la distanță de 18 Mm de rada portului Anzio, unde urma să se execute atacul. Ținînd seama de faptul că autonomia maximă a „Negerilor” era de 30 Mm şi distanța de la raionul Anzio pînă la primele linii germane era de 10 Mm, rezulta că din întreaga autonomie a „Negerilor“ nu mai rămînea decît o rezervă de cel mult 2 Mm. Planul de acțiune prevedea ca, după executarea misiunii, T.C.O. să fie scufundate la apă adîncă, pentru a nu fi descoperite de inamic, iar conducătorii să ajungă înot pînă la mal, în liniile germane.

După definitivarea acestor activități pregătitoare s-a luat hotărîrea ca prima acțiune de diversiune submarină să se execute în noaptea de 20 spre 21 aprilie 1944, avînd ca obiectiv navele inamice staționate în rada Anzio. Cu cîteva nopți înainte, conducătorii de torpile au început să facă exerciții numeroase de orientare după stele, ca mijloc suplimentar de orientare față de aparatura de bord, întrucît compasul magnetic putea fi influențat de o deviație destul de însemnată. Orientarea după stele constituia un mijloc important pentru navigația conducătorilor de torpile şi datorită faptului că vizibilitatea pe mare era stînjenită de întunericul nopții, cît şi de faptul că ochii conducătorilor erau la numai 50 cm de suprafața apei. După cîteva antrenamente conducătorii ştiau pe ce stea sau constelație să mențină capul torpilei, în diferite ore ale nopții, pentru a

merge în drum sud.

În afară de stele au mai fost prevăzute şi alte mijloace auxiliare de orientare. Pe linia frontului, puțin în interiorul uscatului, trupele terestre urmau să aprindă şi să mențină pe tot timpul nopții un foc mare, vizibil de pe mare, care să indice conducătorilor de torpile unde încep liniile germane, şi aceştia să ştie unde să abordeze malul la înapoiere. De asemenea, o baterie de artilerie antiaeriană trebuia să execute din 20 în 20 minute trageri cu proiectile trasoare spre rada Anzio, pentru a indica direcția spre raionul de acțiune.

Timp de cîteva zile s-a organizat o atentă supraveghere a radei Anzio, pentru a se stabili periodicitatea şi programul deplasării convoaielor. S-a observat că, de regulă, în rada Anzio staționau pentru descărcare 4 – 8 transportoare, cîte patru zile. Chiar în dimineața de 20 aprilie, în radă a sosit un nou convoi. Însemna că data hotărâtă pentru atac a fost potrivit aleasă.

Noaptea de 20 aprilie era întunecoasă, fără lună, însă cerul era senin şi stelele străluceau viu. Prognoza indica vreme bună. Iată noi condiții avantajoase pentru conducătorii de „Negeri“.

În seara zilei de 20 aprilie 1944, la ora 21.00, în timp ce specialiştii torpilori efectuau ultima verificare a torpilelor, au sosit la fața locului şi cei 30 de conducători ai „Negerilor“, odihniți şi bine hrăniți. Ei ştiau că pentru mulți dintre ei aceasta va fi poate ultima noapte din viață însă asemenea oricărui soldat înaintea asaltului, fiecare spera că se va număra totuşi printre cei care vor scăpa cu viață. Conducătorii de torpile erau îngrijorați mai ales de caracteristicile negative ale „Negerilor“, pe care le cunoşteau foarte bine din cursul antrenamentelor: viteză mică, vizibilitate foarte limitată, sistemul de ochire rudimentar etc. Se consolau însă în parte prin faptul că se bucurau şi de unele avantaje în îndeplinirea misiunii care îi aştepta. Ei cunoşteau cu precizie locul de staționare a

navelor inamice, aveau numeroase posibilități de orientare (compas, stele, foc pe mal, proiectile trasoare). De asemenea, faptul că inamicul nu avea cunoştință de existența la germani a noii arme, precum, şi posibilitatea de apropiere în ascuns de obiectiv asigurau în cel mai înalt grad realizarea surprinderii.

Startul a fost fixat între orele 20.00 şi 23.00. Conducătorii de torpile au început să-şi ocupe locurile înghesuindu-se în cabinele lor strîmte.

În seara respectivă, un număr de 500 soldați din trupele terestre ajutau flotila de „Negeri“ să lase la apă cele 30 de torpile duble. Deşi inițial s-a apreciat că această masă de „mînă de lucru” este exagerat de mare, pe timpul operației de lansare s-a dovedit că nu era chiar aşa.

Fiecare „Neger“ era instalat pe un cărucior cu patru roți şi la fiecare cărucior se găseau cîte 60 de soldați, 30 de o parte şi 30 de alta. Soldații trebuiau să împingă cărucioarele cu „Negeri“ în apă, pînă la adîncimea care să permită plutirea liberă a torpilelor. Pentru ca roțile cărucioarelor să nu se înfunde în nisip, au fost aşternute fîşii de rogojină din fibre de cocos, fîşii care se prelungeau mult în apă. Pe plajă au fost întinse şase perechi de fîşii de rogojină, aşadar pe fiecare pereche urmau să treacă cîte cinci cărucioare, cu „Negeri”. Soldații au început să împingă cărucioarele pe fîşiile de rogojină. Cum în apă acestea nu erau vizibile, roțile cărucioarelor deraiau adeseori de pe fîşii, înfigîndu-se adînc în nisipul de pe fundul apei. Cărucioarele care deraiau erau repuse cu mare greutate din nou pe fîşiile care între timp se rupeau sau se desfăceau din legături.

Soldații lucrau dezbrăcați în apa rece a nopțiii (era luna aprilie), tremurau de frig cu tot efortul depus şi la fiecare opintire înjurau pe marinari şi „fanteziile” lor. Începeau să se audă murmure şi fel de fel de comentarii. „Dacă nu aveți golfuri favorabile pentru lansarea la apă a acestor cilindri negri, trebuia să stați acasă”, spuneau unii

dintre ei. Soldații care au împins în apă prima serie de şase „Negeri", după ce au ieşit din apă, şi-au luat pe ascuns hainele şi s-au înapoiat la unitate. Astfel, din cei 500 de soldați cîți au fost inițial au rămas mai puțin de jumătate.

În continuare s-au produs cazuri cînd cărucioarele cu „Negeri" nu mai puteau fi redresate pe culoarele de rogojină şi torpilele erau debarcate pe fund mic de către soldații care spuneau ironic: „Lasă-i să se ducă singuri mai departe".

Nu mai era nici o posibilitate de remediere a situației. „Negerii" lansați pe fund mic rămîneau înțepeniți acolo. Conducătorii de torpile, imobilizați în cabinele lor, nu puteau interveni cu nimic, iar soldații se grăbeau să iasă la mal, să-şi ia hainele şi să plece pe ascuns, la unitatea lor, profitînd de întunericul nopții. În felul acesta, din 30 de „Negeri" numai 17 au putut fi lansați la apă în stare de plutire. Ceilalți 13, rămaşi eşuați pe funduri mici, au fost explodați a doua zi.

Înainte de plecare, flotila de „Negeri" a fost împărțită conform planului inițial, în trei grupuri de luptă!

— Grupul 1, comandat de locotenentul major Koch, compus din 10 „Negeri". Grupul era complet, deoarece a fost lansat la apă primul. Misiunea acestui grup era să ocolească Capul Anzio, să intre în Golful Nettuni şi să scufunde navele care vor fi găsite acolo.

— Grupul 2, comandat de locotenentul Seibicke, compus din 5 „Negeri" (numai jumătate din efectiv s-au lansat la apă), avea misiunea să atace navele care staționau în rada Anzio.

— Grupul 3, comandat de aspirantul Pothast, compus din numai doi „Negeri", trebuia să între în portul Anzio, să scufunde navele de la cheu, iar dacă nu se găsesc nave, să torpileze cheurile pentru a produce panică.

Către ora 23.00 s-a dat startul. 17 „Negeri", fără să producă nici un zgomot, pluteau spre sud, spre inamic, începînd prima acțiune cu noua armă a flotei germane.

Care va fi oare rezultatul acestei acțiuni de diversiune?

Imediat după plecare, comandanții „Negerilor" au pierdut din vedere coasta şi au început să se orienteze folosind mijloacele şi procedeele descrise mai sus. În principiu ei trebuiau să navige în drum sud timp de două ore, după care, întorcînd de 90° la est, să intre în rada Anzio. Vîntul avea forța 2 – 3, iar marea era liniştită.

Relatăm mai jos modul în care a decurs atacul, aşa cum a fost povestit în însemnările sale de către sergentul major Herman Voigt din grupul 2, destinat pentru atacul navelor din rada Anzio.

„... Priveam tot timpul cu încordare în noapte, cu speranța că voi distinge de la o depărtare suficientă siluetele navelor inamice. Lîngă mine, în cabină, aveam o planşă cu siluetele navelor americane cu care era posibil să mă întîlnesc. Vizibilitatea redusă mă împiedica însă deocamdată să observ ceva.

Cu cît mă apropiam de Anzio, cu atît deveneam mai atent, la orice zgomot, la orice umbră, cu nervii tot mai încordați. Cîțiva camarazi, conducători de torpile, care luaseră startul înaintea mea, puteau să acționeze de acum în raionul obiectivului atacului şi zgomotul produs de explozii mi-ar fi folosit pentru orientare. Ascultam atent, însă nu se auzea nici un zgomot. Nu se auzeau nici exploziile grenadelor antisubmarine pe care, normal, navele de siguranță inamice trebuiau să le lanseze pentru a se apăra de submarinele noastre, aşa cum presupuneam noi.

Trecuseră două ore, deci trebuia să întorc spre est, dar nici un zgomot nu-mi parvenea din direcția respectivă. Nu ştiam precis nici unde mă găseam, nici ce trebuia să fac. Eram singur, înconjurat de apă, de întuneric şi de liniște. M-am hotărît totuşi să întorc la est şi, după 10 minute, am observat cîteva lumini la orizont. Însemna că acolo trebuia să fie oraşul Anzio, aşadar eram aproape de port.

La ora 01.25 am observat la prova-tribord o siluetă mijlocie, trecînd la 300 m distanță de mine. Se părea a fi

un tanc petrolier de tonaj mic, care se îndrepta spre Anzio. Silueta lui s-a mai profilat cîteva minute pe fondul luminilor din port, apoi a dispărut. La ora 01.45 am văzut o navă de siguranță, probabil un escortor, care stătea la ancoră sau era în derivă. Am oprit imediat electromotorul pentru a nu produce nici un zgomot şi m-am lăsat dus de curent pînă lîngă navă. Nu consideram rentabil să consum torpila pe această navă mică. Ținta mea trebuia să fie o navă mare de luptă sau un cargou mare.

În jurul orei 03.00 eram atît de aproape de mal încît puteam distinge clădirile, farul, digul şi alte detalii din port. Am observat de asemenea o barcă cu motor din care se transmiteau semnale morse cu proiectorul. Cu convingerea că voi găsi navele mari, dacă acestea staționează într-adevăr în port, am trecut către sud pînă în cealaltă extremitate a portului. Nu am întîlnit însă nici o navă mare. M-am înapoiat, ieşind mai spre larg, sperînd să întîlnesc nave care staționează în radă. Căutarea a fost însă zadarnică.

Simțind primele semne de oboseală, trebuia să mă gîndesc la întoarcere. Ce era însă de făcut cu torpila purtată? Nu avea nici un rost să o duc înapoi din moment ce „Negerul" tot avea să fie distrus. În afară de aceasta, mergînd fără torpila inferioară, cîştigam 1 Nd. la viteză. Eram decis deci să torpilez chiar nave mai mici, însă acum nu le mai vedeam nici pe acestea.

Deodată am auzit zgomotul unei explozii. Nu mi-am dat seama din ce direcție venea şi nu am văzut nici flacăra exploziei. Imediat, aproape de mine, de pe o navă s-a tras spre cer o rachetă. Era micul oscortor pe lîngă care trecusem cu puțin mai înainte, orientat cu prova spre mine. L-am văzut apoi cum întorcea încet, prezentându-mi bordul, şi atunci m-am hotărît să profit de acest moment favorabil. M-am întors către navă, m-am apropiat pînă la 400 m şi am declanşat. Secundele care se scurgeau una după alta mi se păreau ore, pînă cînd în sfîrşit a răbufnit

explozia mult aşteptată. Torpila şi-a atins ținta.

Suprafața portului a început să fie luminată de rachete şi proiectoare. Am întors şi m-am îndreptat repede spre nord-vest fără să fiu urmărit de nimeni. După o navigație de 30 de minute am distins în depărtare focul care marca linia frontului. Mă întrebam dacă rezerva de curent din baterii îmi va fi suficientă pentru a ajunge în liniile proprii.

Încet, dar sigur, îmi continuam totuşi drumul spre nord. Se făcuse ora patru şi începea să se lumineze. Focul de pe mal îşi trimitea spre mine încurajator ultimele pîlpîiri. La 05.20 motorul mai funcționa încă şi eram sigur că depăşisem linia frontului şi că mă găseam în dreptul pozițiilor germane. Era periculos să navig în continuare cu „Negerul“ din cauza aviației inamice care trebuia să apară pe mare din moment în moment. M-am apropiat de mal, am ieşit din cabină şi am armat aparatul de aprindere pentru autodistrugerea torpilei. Apa a pătruns în cabină şi „Negerul“ s-a dus la fund, iar eu am început să înot spre mal. După trei minute s-a auzit explozia, iar după 15 minute am ajuns la mal unde am fost întîmpinat de soldați germani…”.

În afară de escortorul scufundat de Voigt, singurele rezultata care au mai fost înregistrate în această acțiune de diversiune au fost: un alt escortor torpilat de caporalul Berger şi un cargou costier mic, torpilat de aspirantul Pothast.

În cursul atacului au fost pierduți trei oameni. Unul, intoxicat cu bioxid de carbon, a fost pescuit de americani, iar ceilalți doi au dispărut fără urmă, din motive necunoscute.

Bilanțul este mai mult de cît trist, dovedind eşecul total al acestei prime acțiuni cu „Negeri“ în care s-au pus atîtea speranțe. Din 30 de torpile destinate pentru acțiune, 13 au rămas împotmolite la punctul de plecare şi au trebuit să fie distruse. Navele mari nu au fost descoperite în raionul Anzio şi au fost scufundate doar trei nave neînsemnate,

asupra cărora s-au lansat trei torpile care deveneau un lest la înapoiere. Nici una din T.C.O. participante la acțiune nu a mai putut fi recuperată, din cauza dificultății readucerii lor pe mal. În afară de aceasta – şi trei oameni pierduți inutil.

Singurul rezultat pozitiv al acestei acțiuni a fost faptul că ea a verificat posibilitățile tehnice ale T.C.O. „Neger“, dovedind că ele sînt capabile să participe la atacul asupra navelor inamice. Această constatare va justifica utilizarea lor în continuare împotriva forțelor de invazie anglo-americane din nordul Franței.

2

În timp ce în Mediterana se organiza şi se desfăşura acțiunea infructuoasă de la Anzio, în Germania se pregătea o nouă serie de T.C.O. „Negeri“, care urmau să plece în curînd în Italia. Evenimentele care se desfăşurau însă în acea perioadă pe litoralul de sud al Angliei duceau comandamentul flotei germane la concluzia evidenta că aliații pregătesc o debarcare de mari proporții, undeva pe coasta de nord a Franței. În acest scop, anglo-americanii au concentrat o uriaşă cantitate de forțe navale şi aeriene, față de care zdruncinatele rămăşițe ale flotei germane apăreau cu totul neînsemnate.

Ou toate acestea, flota germană a luat măsuri pregătitoare pentru a putea interveni, în limita posibilităților împotriva puternicei flote anglo-americane, acționînd cu toate navele mici şi mari care erau în capacitate de luptă. În această înfruntare disperată trebuia să participe şi Gruparea „K“ cu forțele şi mijloacele sale, printre care şi T.C.O. „Neger”. Era de aşteptat desigur ca flota anglo-americană să-şi apere mijloacele de debarcare şi navele mari de luptă cu sute de distrugătoare, escortoare, vedete şi alte clase de nave care pînă la urmă vor putea găsi cele mai eficace mijloace şi procedee pentru

descoperirea şi distrugerea „Negerilor”. În acțiunea T.C.O. se sconta însă în cel mai înalt grad pe avantajul surprinderii care va fi realizată de „Negeri” în primele două-trei nopți de acțiune. Față de situația dezastruoasă a flotei germane din acel moment, se mai ținea seamă şi de un alt fapt care constituia avantajul mijloacelor „minore”. Întregul personal al flotilei de „Negeri” nu ar fi putut completa nici pe departe echipajul unui distrugător. Dar toți aceşti oameni, acționînd cu T.C.O. în condiții favorabile, puteau obține rezultate care nu ar fi fost realizate niciodată nici de cel mai puternic distrugător.

Între timp, invazia anglo-americană pe continent a fost declanşată, precizîndu-se astfel direcția principală a debarcării.

Ca măsură preliminară, comandantul Grupării „K“ a trimis în apropierea raionului debarcării pe căpitanul de rangul 1 Fritz Boehme, cu sarcina de a determina cele mai avantajoase puncte de la litoral din care ar putea acționa mijloacele de diversiune ale Grupării „K“. După îndeplinirea acestei misiuni, Boehme a luat în subordinea sa o coloană lungă care transporta 40 de „Negeri”, împreună cu echipajele respective şi personalul tehnic necesar. Flotila de „Negeri” a fost cantonată într-o pădure, la cîțiva kilometri de Golful Senei. Ca punct de plecare pentru T.C.O. Boehme a ales mica stațiune balneară Villers-sur Mer, situată la 10 km sud-vest de Trouville.

Preocuparea principală a lui Boehme era aceea de a găsi condițiile şi metodele cele mai avantajoase şi mai uşoare pentru lansarea la apă a „Negerilor”. Cunoscînd greutățile întîmpinate în această privință în raionul Anzio din Italia, ei a cerut două companii de geniu care au început să amenajeze litoralul în punctul stabilit, astfel ca lansarea T.C.O. să se facă cît mai uşor şi mai repede.

Geniştii au creat aici treceri prin cîmpurile de mine şi prin barajele genistice de pe plajă şi din mare. S-au construit apoi poteci de lemn de-a lungul acestor pase,

poteci pe care urmau să fie împinse cărucioarele cu T.C.O. Pe timpul mareei joase, cărucioarele puteau fi împinse pînă la o oarecare distanță de litoral, iar la mareea înaltă, „Negerii", acoperiți de apă, îşi căpătau capacitatea de plutire. Potecile de lemn au fost bine mascate cu plase de camuflaj, pentru a nu fi descoperite şi bombardate de aviația inamică.

Concomitent, forțele debarcate au început să lărgească capul de pod din Franța, în timp ce pe mare se transportau mereu noi şi noi cantități de trupe, tehnică de luptă şi materiale. O mare aglomerare de vase de transport şi nave de luptă de toate clasele şi categoriile împînzea în permanență raionul maritim al bazei de debarcare. A sosit momentul ca „Negerii" să treacă la acțiune.

Calculul mareelor a arătat că primele nopți ale lunii iulie oferă cele mai avantajoase condiții pentru lansarea la apă şi startul „Negerilor". În aceste nopți mareea înaltă avea nivelul maxim între orele 22.00 şi 23.00. Aceasta era cît se poate de favorabil pentru „Negerii" care, conform procedeului lor de acțiune, trebuia să ia startul tocmai în jurul acestor ore, astfel încît să le rămînă la dispoziție pentru executarea misiunii întreaga noapte. În afară de aceasta, după ora 23.00, curentul de maree ar ajuta T.C.O. să se depărteze cît mai repede de mal şi să ajungă într-un timp mai scurt la larg, în apropierea raioanelor de staționare a transportoarelor de desant inamice. În continuare, după execuția misiunii, „Negerii" aveau şansa să fie ajutați de curentul mareei înalte, în sens invers, care i-ar fi adus mai repede înapoi, la baza de plecare.

Din cauza ploii şi a vîntului puternic T.C.O. nu au putut acționa în nopțile de 2, 3 şi 4 iulie. În sfîrşit, la 5 iulie, starea timpului s-a îmbunătățit şi s-a hotărît trecerea la acțiune în prima noapte.

În jurul orei 23.00, treizeci de „Negeri" erau instalați pe cărucioarele lor, gata de lansare. Restul de zece T.C.O., împreună cu cele care se vor întoarce din prima misiune,

urmau să acționeze în noaptea de 7 spre 8 iulie. Această măsură a fost luată apreciindu-se că nu-şi găseşte justificarea trimiterea simultană la atac a patruzeci de T.C.O. În primul rînd acestea s-ar fi stînjenit între ele pe timpul executării misiunii. În afară de aceasta, lansarea la apă a tuturor T.C.O. pentru o singură acțiune ar fi durat prea mult, astfel că ultimii „Negeri“ lansați nu ar mai fi ajuns în raionul de atac pe timp de noapte.

Să urmărim modul de desfăşurare a atacului, aşa cum l-a descris în jurnalul său personal aspirantul Karl Heinz Pothast care, după cum ştim, a acționat şi în raionul Anzio, unde a condus un grup de „Negeri”.

„... Lansarea „Negerilor” la apă cu ajutorul instalațiilor amenajate anterior a decurs în bune condiții. Mi-am ocupat locul în cabină şi după 40 de minute eram deja în larg, pierzînd din vedere pe conducătorii celorlalte torpile. Am luat un drum paralel cu litoralul, intenționînd să mă apropii de navele-țintă dinspre uscat, direcție din care presupusesem că apărarea navelor în staționare era mai slabă.

Mă urmărea însă ghinionul. Coada torpilei a început să se îngreuieze şi să se scufunde. Întrucît torpila purtătoare funcționa normal, singura explicație a incidentului putea fi pătrunderea apei în compartimentul etanş din coada torpilei purtate. Electromotorul era încă în funcțiune cînd, deodată, „Negerul” a luat poziția verticală astfel încît eu în cabină stăteam trîntit pe spate, în timp ce capul torpilei se găsea în aer, deasupra apei, iar cabina începea să se scufunde sub apă. Am înțeles că orice şansă de reuşită în a redresa torpila era pierdută. Încercînd să declanşez torpila purtată, coada acesteia a lovit puternic torpila purtătoare, avariind-o. În cabină a început să pătrundă apa. Am deschis capacul şi am ieşit cu mare greutate din cabină, la cîțiva metri sub apă. Cu ajutorul aparatului de respirat am început să înot pe spate spre mal, unde am ajuns după aproape o oră. Nu ştiam dacă mă găsesc în pozițiile

trupelor proprii sau la inamic. Trecînd cu atenție peste barajele antidesant am mers pe jos de-a lungul litoralului în direcția din care am venit cu „Negerul“ şi, în sfîrşit, după 4 kilometri de marş, am ajuns la un nod de apărare german, de unde am fost condus spre unitatea noastră. La capătul puterilor, aproape leşinat, am fost luat în primire de medicul unității.

După ce mi-am revenit l-am întrebat pe căpitanul de rangul 1 Boehme de rezultatul atacului. Mi s-a răspuns că s-au auzit cîteva explozii şi că din cei 30 de conducători de „Negeri” nu s-au înapoiat decît 14, iar restul de 16 sînt încă aşteptați”.

Ulterior s-a stabilit că în urma atacului au fost scufundate cîteva nave de desant şi probabil un distrugător.

Peste două nopți urmau să fie trimise din nou la atac 20 T.C.O.: zece care nu au fost lansate în prima noapte şi 10 din cele care s-au înapoiat de la primul atac. Pothast a cerut să i se dea şi lui din nou un „Neger“ pentru a participa şi la această misiune, însă şefii săi se opuneau, intenționînd să-l păstreze ca instructor. Întîmplător însă un subofițer conducător de torpilă a fost cuprins de o criză de nervi şi doctorul i-a interzis să mai plece în misiune în starea în care era. Astfel, Pothast a reuşit să-i ia locul urmînd să plece şi în a doua misiune.

În ziua de 7 iulie, către ora 12.00, conducătorii de torpile au fost trimişi la odihnă pentru a fi complet refăcuți pentru acțiunea din cursul nopții. La ora 23.00, pe malul mării, în raionul Villers-sur-Mer, lansarea la apă a „Negerilor”, a fost executată la fel ca şi cu două nopți înainte.

Să urmărim în continuare jurnalul lui Pothast.

„... De data aceasta am plecat ultimul, după ce cei rămaşi pe mal mi-au urat pentru ultima oară succes printr-o bătaie cu palma în cupola cabinei. Am ajuns cu bine în larg, unde m-au întîmpinat o mare calmă şi o

noapte cu lună, frumoasă şi liniştită.

În jurul orei 03.00, după ce am navigat cîteva ore în drum nord-vest, am alunecat pe lîngă lanțul ancorei primului escortor inamic. La o mică distanță se mai distingeau siluetele a încă cinci nave de siguranță, însă am apreciat că sînt nave prea mici şi nu merită să-mi consum torpila pe ele. Am trecut deci mai departe şi în jurul orei 03.30 am auzit exploziile primelor grenade antisubmarine, precum şi rafalele de armament automat care trimitea snopuri de proiectile trasoare pe suprafața apei. Aceasta însemna că secretul „Negerilor“ fusese descoperit de anglo-americani, care îşi luaseră deja măsurile de siguranță necesare.

Am stat în derivă aproximativ 15 minute, aşteptînd să văd ce se va întîmpla. Prin stînga mea au trecut cîteva transportoare, însă la o distanță prea mare. Mai tîrziu, în jurul orei 04.00, a mai trecut pe lîngă mine un distrugător asupra căruia de asemenea nu am putut lansa, deoarece a întors brusc şi s-a îndepărtat cu viteză. Viteza mică a „Negerului“ nu-mi permitea să-l urmăresc.

Mă găseam de cinci ore în apă, totuşi starea mea fizică era încă destul de bună. În sfîrşit, la ora 04.20, am observat un grup de nave de luptă în formație de relevment. Cea mai mare, era ultima navă din formație, aflată la o distanță mai mare decît celelalte. Am apreciat că aş putea ajunge pînă la distanța de lansare dacă grupul de nave inamice nu ar schimba de drum. Mă apropiam repede de inamic. Am apreciat că ultima navă din formație era un „lider” însă în realitate, aşa cum se va constata mai tîrziu, era crucişătorul englez „Dragon”, Am ajuns 1a- 500 metri de țintă însă mai aşteptam încă, urmînd regulile învățate la cursul de pregătire, reguli care, la rîndul meu, le transmiteam elevilor după ce am devenit instructor. Distanța a scăzut la 400 m, poziția de lansare s-a îmbunătățit şi vedeam tot mai clar bordajul navei inamice. În sfîrşit, la 300 metri am lansat şi am întors apoi imediat

la stînga. Au trecut secunde care mi s-au părut nespus de lungi, pînă cînd am auzit deodată o explozie teribilă care mi-a săltat „Negerul" din apă, în timp ce la țintă se ridica o jerbă înaltă de apă, foc şi fum. După ce jerba s-a risipit, am observat nava inamică în flăcări, puternic canarisită într-un bord.

Distrugătoarele din formație au început îndată să lanseze grenade antisubmarine şi să tragă cu furie asupra suprafeței apei cu armamentul automat antiaerian. Numai cu mare greutate am reuşit să ies neobservat din zona de foc continuu. În acest timp distrugătoarele acordau ajutor navei torpilate care începuse să se scufunde.

Se lumina de ziuă. Revenindu-mi după emoțiile prin care trecusem, am observat deodată că drumul pe care-l urmam era greşit. Mă îndreptam spre vest, în loc să merg spre est, pentru a ajunge la punctul de plecare. Am întors cu 180°, menținînd astfel capul torpilei spre partea de orizont luminată de soarele care în curînd avea să răsară. Dar nu ajunsesem încă nici la capătul surprizelor şi nici la limanul salvării. M-am trezit deodată în mijlocul unei grupări de crucişătoare şi distrugătoare care, din fericire, au trecut pe lîngă mine fără să mă observe. După cîteva minute am fost ajuns din urmă de o şalupă care de asemenea nu m-a descoperit. Eram în mare deja de 7 ore şi simțeam că începe să mă doboare oboseala, că ajung la limita rezistenței fizice. M-a trezit însă din toropeală un puternic zgomot metalic. Un escortor inamic, aflat în apropiere, trăgea asupra mea cu întreg armamentul de la bord. Sute de explozii de proiectile făceau să clocotească apa în jurul meu. Motorul torpilei s-a oprit, cupola cabinei a fost spartă de proiectile, eram rănit, nu mai vedeam nimic din cauza sîngelui şi a apei. Cu un ultim efort sar din „Neger" care se scufundă imediat".

Mai tîrziu, Pothast mărturisea că nu poate să-şi dea seama cum a reuşit să iasă din cabină. Plutind la suprafața apei, grav rănit, Pothast a fost luat prizonier de

echipajul escortorului englez.

A doua zi, amiralitatea britanică a anunțat scufundarea crucişătorului.. Dragon", de 5 000 de tone. În aceeaşi noapte de 7 spre 8 iulie au mai fost scufundate cîteva nave de transport şi de desant.

„Negerii" au acționat în Normandia efectiv şi în mod organizat numai în cursul acestor două nopți. În curînd secretul lor a fost descoperit de anglo-americani care au luat măsurile corespunzătoare de apărare, astfel încît acțiunea lor în continuare s-a dovedit complet ineficace şi legată de foarte mari riscuri. În consecință „Negerii" au fost nevoiți să părăsească definitiv cîmpul de luptă, renunțînd la atacul sutelor de nave ale flotei de invazie.

Capitolul IV

SACRIFICIUL FĂRĂ GLORIE AL CONDUCĂTORILOR DE TORPILE JAPONEZE „KAITENS” (T.C.S.)

- **Primele detaşamente „Kaitens” şi primele jertfe inutile**
- **Torpilele conduse de oameni de sacrificiu la insulele Ivodzima şi Okinawa • Încercări de atac asupra navelor în marş. Ultimele acţiuni ale T.C.S.**

1

Către sfîrşitul anului 1944, balanța succeselor militare în Pacific atîrna tot mai greu de partea forțelor aliate anglo-americane. Pierderile Japoniei în oameni, nave şi aviație erau din ce în ce mai mari, posibilitățile industriei japoneze se reduceau simțitor, în timp ce aliații îşi consolidau continuu forțele navale şi aeriene, înaintînd, – destul de încet, dar sigur – spre Japonia.

După cucerirea insulelor din Arhipelagul Marianelor (vara anului 1944) s-a început la 20 octombrie 1944 debarcarea în Insula Leyte din Arhipelagul Filipinelor, depăşindu-se astfel spre vest longitudinile metropolei japoneze.

În această situație critică, Japonia este nevoită să adopte o nouă formă de ducere a războiului, denumită în unele lucrări de istorie militară – „apărarea disperată”.

La 25 octombrie 1944 au fost folosiți pentru prima dată în luptă aviatorii de sacrificiu japonezi „Kamikadze”. În

aceeaşi perioadă existau deja un număr suficient de torpile speciale, destinate să fie conduse de oameni de sacrificiu, iar pregătirea echipajelor respective era definitivată. Noua armă „Kaiten" era gata de acțiune.

Primul detaşament, destinat pentru folosirea în luptă a noii arme, a fost constituit în baza Kure, la 8 noiembrie 1944 şi a primit denumirea de „Kikumidzu". În compunerea detaşamentului se găseau trei submarine special amenajate, avînd fiecare pe punte cîte patru torpile conduse de oameni de sacrificiu (T.C.S.). Două din aceste submarine aveau misiunea să acționeze în raionul Insulei Ulithi (Mackenzie) din Arhipelagul Carolinelor, iar al treilea submarin – în Strîmtoarea Kossol, de lîngă Insula Palau, din acelaşi arhipelag.

Conform planului de acțiune, submarinele „I -36" şi „I-47" au ajuns la 19 noiembrie în raionul Insulei Ulithi. Cercetarea japoneză raportase anterior că în acest raion se găseşte o mare unitate navală americană, formată din peste 100 de nave, printre care cîteva portavioane şi nave de linie.

Descoperind o grupare de nave inamice care staționau la ancoră, submarinul „I-47" a lansat patru T.C.S., iar submarinul „I-36" – numai una, din cauza defecțiunilor tehnice ale celorlalte trei. Nu s-a putut stabili rezultatul acestui prim atac cu T.C.S. şi, după cum era firesc, nu s-a mai aflat nimic nici despre soarta celor patru conducători de torpile, care au plecat la moarte sigură, închişi în torpilele lor. În urma lor au rămas doar scrisorile pe care, conform obiceiului, conducătorii de torpile le scriau rudelor şi prietenilor pe timpul deplasării submarinelor spre raionul de acțiune, scrisori care erau la urmă predate comandantului, înainte de părăsirea submarinului.

Iată un fragment dintr-o astfel de scrisoare, lăsată de un ofițer conducător de torpilă, plecat pentru totdeauna de la bordul submarinului „I-47".

„... Acolo se găsesc o sută de nave. Păcat însă că noi

avem numai două submarine, cu numai opt torpile-vii care să le atace... Mulțumesc comandantului submarinului pentru că m-a adus în poziție de lansare favorabilă... Urez submarinului noi victorii... Transmiteți succes tuturor celor ce mă vor urma..."

La 1 decembrie, submarinele „I-36" şi „I-47" s-au reîntors în Kure. Cît priveşte submarinul „I-37", care avea misiunea să acționeze în raionul Insulei Palau, acesta a fost scufundat de americani înainte de a reuşi să lanseze măcar o T.C.S.

Cu tot insuccesul înregistrat de acest prin detaşament de „Kaitens" în unica sa misiune, speranțele japonezilor în eficacitatea noii arme nu s-au spulberat. În curînd s-a constituit un nou detaşament, denumit „Kongo" şi constituit din şase submarine mari, de construcție nouă, amenajate pentru transportul T.C.S.

În conformitate cu planul operației, cele şase submarine urmau să acționeze în următoarele raioane, în care cercetarea japoneză semnalase importante grupări navale inamice: „I-36" şi „I-48" – insula Ulithi; „I-47" – baia Hollandia, din nordul Insulei Noua Guinee; „I-56" – Insulele Amiralității din Arhipelagul Bismark (situat la nord-est de Noua Guinee); „I-52" – Insula Palau; „I-58" – Insula Guam, din Arhipelagul Mariane. De remarcat amănuntul interesant că cinci din cei şase comandanți de submarine ai detaşamentului „Kongo" făceau parte din aceeaşi promoție de ofițeri şi erau singurii rămaşi în viață dintre cei cincisprezece care au absolvit şcoala de ofițeri submarinişti.

Vom relata aici, pe scurt, acțiunea submarinului „I-58", comandat de Mochitsura Hashimoto, după descrierea amănunțită pe care el însuşi a făcut-o în cartea sa „Scufundații".

Submarinul „I-58", bazat inițial la Sasebo, a plecat la Kure pentru a face plinul de combustibil şi pentru a ambarca T.C.S. precum şi echipajele respective ale

torpilelor. Aici s-au întîlnit toate cele şase submarine ale detaşamentului „Kongo“.

La 29 decembrie, un prim grup format din trei submarine (I-58, I-36 şi I-53) au plecat din Kure spre raioanele de acţiune, în cadrul unui ceremonial zgomotos. Numeroase şalupe, încărcate cu locuitori ai bazei, au însoţit submarinele pînă departe în larg. Din şalupe răsunau strigăte puternice de felicitare şi de încurajare. Aliniaţi pe puntea submarinelor, conducătorii de torpile, care se distingeau de ceilalţi marinari printr-o eşarfă albă legată în jurul capului, răspundeau la strigătele populaţiei fluturîndu-şi săbiile deasupra capetelor. Indicativele iniţiale au fost şterse de pe chioşcurile submarinelor şi înlocuite cu emblema detaşamentului „Kongo“. În afară de aceasta, la fiecare submarin era înălţat la catarg, alături de pavilionul naţional japonez, încă un pavilion pe care se găsea imprimată deviza: „Drumul pur al fericirii”.

Lăsînd în urmă uralele mulţimii de pe şalupe, submarinele au trecut prin strîmtoarea Bungo după care, luînd drum spre sud, s-au îndreptat independent spre raioanele de acţiune cufundîndu-se în întunericul nopţii şi în imensitatea oceanului.

Traversada submarinului „I-58“ s-a desfăşurat în condiţii deosebit de grele, din cauza deselor zboruri ale aviaţiei de cercetară americane. Submarinul era obligat să navige pe tot timpul zilei aproape numai în imersiune. Noaptea se naviga la suprafaţă însă ochii erau permanent aţintiţi asupra ecranului staţiei de radiolocaţie şi submarinul se scufunda la fiecare apariţie a unui avion inamic. Măsurile de siguranţă s-au intensificat mai ales cu începere de la 2 ianuarie 1945, cînd submarinul a ajuns în raza de acţiune a aviaţiei de lovire americane de pe Insulele Saipan şi Guam. Cîteva zile mai tîrziu „I-58“ a ajuns pe linia de comunicaţii dintre Insulele Guam şi Leyte, unde zborurile aviaţiei inamice au devenit şi mai frecvente. Personalul de comandă al submarinului a reuşit să

întocmească un grafic cu periodicitatea zborurilor aviației americane (zborurile se executau de regulă după şablon, la ore fixe) şi submarinul ieşea la suprafață pentru încărcarea bateriilor de acumulatoare, folosind acest grafic. Însă pe măsura apropierii de Insula Guam, durata navigației în imersiune se mărea tot mai mult.

Datele cercetării primite în ziua de 9 ianuarie au provocat îngrijorare în rîndurile echipajului submarinului, deoarece nu se menționa nimic despre existența unor nave mari de luptă în raionul Insulei Guam. Probabil acestea plecaseră între timp într-un alt raion. Totuşi comandantul a hotărît să-şi continue misiunea, îndreptîndu-se spre insulă, cu speranța că în raion au mai rămas neobservate cîteva obiective de atac. De altfel, chiar a doua zi s-a primit de la comandamentul flotei o radiogramă prin care se ordona executarea misiunii conform planului inițial.

În seara de 11 ianuarie, submarinul se apropia de Insula Guam navigînd la suprafață cu viteza de 7 Nd. Pe punte, conducătorii de torpile executau ultima revizie a torpilelor pe care în curînd le vor conduce spre țintă. La un moment dat, telegrafistul a interceptat o radiogramă transmisă în clar, prin care o navă de supraveghere americană raporta că a descoperit pe mare o țintă suspectă. Era oare vorba de submarinul „I-58“? Evenimentele se precipitau. Presupunînd că inamicul a descoperit submarinul şi nu mai este timp de pierdut, comandantul a ordonat conducătorilor de torpile nr. 2 şi nr. 3 să-şi ocupe locurile în torpile. Cei doi tineri au ieşit pe punte, raportînd că sînt gata pentru executarea misiunii şi, după ce au strîns mîna comandantului, şi-au ocupat tăcuți locurile în strîmtele compartimente ale torpilei.

Către ora 23.00 la orizont a apărut Insula Guam, ca o uriaşă pată întunecată care se distingea la lumina slabă a stelelor nopții. Distanța fiind încă mare, s-a continuat navigația la suprafață, mărindu-se viteza la 12 Nd.

Către miezul nopții, pe ecranul stației de radiolocație a

submarinului au apărut impulsuri luminoase puternice, pe două direcții diferite. Era un indicia sigur că submarinul a fost reperat de stațiile de radiolocație ale inamicului. Distanța de coastă determinată cu ajutorul radiolocatorului era de 17 Mm şi mai era încă o distanță destul de mare de parcurs pînă la punctul de lansare a T.C.S.

Comandantul a ordonat pregătirea submarinului pentru rapida imersiune, astfel încît să poată lansa torpilele înainte ca inamicul să înceapă atacul asupra submarinului. Oamenii de sacrificiu nr. 2 şi nr. 3, închişi în torpilele lor, au raportat prin telefon că sînt pregătiți pentru lansare. Comandantul a ordonat şi celorlalți doi conducători (nr. 1 şi nr. 4) să-şi ocupe locurile în torpile, după ce le-a arătat luminile care au început să se vadă deasupra Insulei Guam. La fel de tăcuți şi de calmi ca şi primii doi, următorii doi tineri au executat ordinul primit intrînd în torpile. Un marinar de pe punte a închis cu grijă capacele ermetice ale cabinelor conducătorilor, raportînd apoi comandantului printr-un semn cu mîna că totul este în ordine. Submarinul a intrat în imersiune.

La ora 02.30, comandantul a transmis telefonic la torpile comanda: „Pregătiți pentru lansare", iar la ora 03.00 a dat ordinul de lansare a torpilelor, în ordinea normală a numerelor lor.

Conducătorul de torpile nr. 1 a raportat primul „Gata" şi, după ce în receptorul telefonului s-a mai auzit strigătul „Trăiască împăratul!", torpila s-a desprins de puntea submarinului întrerupîndu-se orice legătură între echipajul submarinului şi cel plecat să-şi găsească moartea lîngă bordajul unei nave inamice.

Lansarea torpilei nr. 2 s-a executat în acelaşi fel. Conducătorul acesteia, un tînăr de numai 19 ani, a păstrat pînă la urmă o tăcere desăvîrşită, fără să mai transmită submarinului prin telefon urarea tradițională. Rotațiile elicelor torpilei l-au îndepărtat repede de submarin şi el s-a

îndreptat spre Golful Apra din Insula Guam, unde spera să găsească nave mari americane.

Torpila nr. 3 a avut o defecțiune din cauză că a pătruns apă în compartimentul maşinii torpilei. Conducătorul torpilei s-a străduit să evacueze apa din compartiment, şi lansarea acestei torpile a trebuit să fie amînată deocamdată.

A fost lansată imediat torpila nr. 4, al cărei conducător şi-a părăsit camarazii de pe submarin transmiţînd acelaşi ultim strigăt: „Trăiască împăratul!“.

După puțin timp s-a remediat defecțiunea de la torpila nr. 3, care a fost în sfîrşit lansată. Apoi submarinul a ieşit la suprafață şi s-a îndreptat spre larg. În curînd însă, un avion american apărut, dinspre insulă a obligat submarinul să între în imersiune. Ascultarea cu aparatura hidroacustică nu a înregistrat nici un zgomot de explozie din care să rezulte că torpilele lansate au lovit țintele. În dimineața de 12 ianuarie submarinul s-a ridicat la cota periscopică, dar nici observarea vizuală prin periscop nu a descoperit nici un indiciu de explozie la suprafața apei şi nici o navă avariată.

„I-58“ a stat în imersiune tot timpul zilei şi abia la ora 23.00 a îndrăznit să iasă la suprafață. După masa de seară, personalul de comandă a făcut inventarierea lucrurilor personale ale conducătorilor de torpile, dînd citire scrisorilor rămase de la aceştia şi adresate comandantului şi echipajului submarinului. Spicuim cîteva fragmente din aceste scrisori.

Din scrisoarea locot. Isikava:

„... În numele măreței noastre patrii, am sosit pe locul care ne-a fost destinat... Am trăit ca într-un vis toți cei 21 de ani ai vieții mele. Însă lucrul cel mai de preț al acestei vieți va fi pus în lumină abia astăzi. În încleştarea decisivă dintre Japonia şi America, noi trebuie să executăm o

lovitură puternică, prin care să restabilim situația noastră nefavorabilă şi în acelaşi timp să înălțăm pentru totdeauna gloria Marii Japonii născută acum 3 000 de ani. Japonia slăvită este țara zeilor, o țară veşnică ce nu poate fi niciodată distrusă...

Nici unul dintre noi nu ne temem de moarte. Ne jertfim acum liniştiți pentru patria noastră căci în viitor se vor naşte mii şi zeci de mii de tineri care să ne înlocuiască...

Încă de pe acum am început să ne desprindem de lucrurile mărunte ale vieții pământeşti şi să trecem într-o altă lume, unde domneşte fericirea veşnică..."

Din scrisoarea unui alt ofițer:

„... Cu toate că zeii sînt totdeauna binevoitori cu patria noastră şi chiar dacă apelăm la mila zeilor, trebuie să ne gîndim şi la primejdiile pe care ni le poate rezerva viitorul.

Marea Japonie a luat cu fermitate hotărîrea de a învinge. Să mutăm deci bătălia decisivă pe teritoriul inamicului. Fie ca sufletul meu ce se va înălța la cer să fie martorul luptei noastre duse pînă la capăt..."

Submarinul „I-58“ a părăsit în aceeaşi noapte raionul de acțiune, îndreptîndu-se spre Japonia. Pe drumul de întoarcere a fost hărțuit continuu de către aviația antisubmarină americană. Abia în a patra zi de marş, la 16 ianuarie, după ce s-a îndepărtat suficient de insulele ocupate de S.U.A., comandantul submarinului s-a decis să transmită o radiogramă la comandantul flotei (era prima emisiune radio de la plecarea din Kure). În radiogramă se raportau următoarele:

„Atacul a avut loc la 12 ianuarie, conform planului. Au fost lansate toate T.C.S. Nu am putut stabili rezultatul atacului”.

Abia după război s-a aflat din documentația ministerului apărării S.U.A. că în dimineața zilei de 12 ianuarie 1945 a fost scufundat în Golful Apra din Insula Guam un tanc petrolier de mare tonaj, în urma exploziei a

patru torpile. O dată cu scufundarea tancului a pierit şi majoritatea echipajului.

Iată deci tot ceea ce au putut realiza cele patru T.C.S. lansate de pe submarinul „I-58“. Navele de luptă americane plecaseră din raionul Insulei Guam, fără ca cercetarea japoneză să descopere şi să semnaleze acest lucru.

Conducătorii de torpile nu au descoperit în Golful Apra decît un tanc petrolier în care au intrat toţi patru.

Neînsemnatul rezultat obţinut nu justifica eforturile, pierderile şi sacrificiile japonezilor: marşul plin de pericole al unui submarin pe o distanţă de cca 2 880 Mm (dus şi întors) timp de 26 de zile, patru ofiţeri conducători de torpile sacrificaţi fără rost şi patru, torpile de construcţie specială lansate pe un tanc petrolier.

Marile lipsuri şi greşeli ale comandamentului japonez în organizarea şi în conducerea acestei acţiuni, mai ales lipsa de informare datorită cercetării ineficace, au fost sesizate şi de echipajele submarinelor şi chiar de către conducătorii de torpile. Iată ce spunea, cu amărăciune unul dintre ei, în scrisoarea lăsată înainte de moarte:

„... Înainte de a pleca cu torpila mea, aş fi vrut să cunosc în amănunt toate datele cercetării aeriene. Este o lipsă de răspundere să fim trimişi asupra inamicului fără să cunoaştem măcar în linii generale sistemul de apărare al bazei inamice sau situaţia din port. Nu am primit nici un fel de informaţii în această direcţie...”

Să vedem care este bilanţul acţiunii celorlalte cinci submarine din detaşamentul „Kongo“.

„I-56“ a ajuns în Insula Amiralităţii, unde a încercat de trei ori să pătrundă către poziţia de lansare, fără să reuşească însă din cauza apărării antisubmarine extrem de puternice. După a patra încercare nereuşită s-a întors în bază fără să lanseze nici o T.C.S.

„I-47“ a ajuns fără incidente pînă în raionul de acţiune, şi în 11 ianuarie a reuşit să pătrundă în baia Hollandia. În zorii zilei următoare, cu începere de la ora 04.00

submarinul a lansat cele patru T.C.S. la intervale de 30 de minute. Apoi a luat drum de înapoiere spre Kure, fără a reuşi să stabilească rezultatul atacului.

„I-53“ s-a îndreptat conform misiunii, către strîmtoarea Kossol de lîngă Insula Palau. Ajuns în raion, submarinul a reuşit să lanseze în bune condiţii numai două T.C.S. O torpilă s-a defectat şi nu a mai putut fi lansată, iar cealaltă a făcut explozie imediat dupu lansare. Rezultatul acestui atac a rămas de asemenea necunoscut.

„I-36“ a acţionat pentru a doua oară în raionul Insulei Ulithi. Ajuns în raion, submarinul a lansat toate cele patru T.C.S. însă nu a putut stabili rezultatul atacului.

„I-48“ a avut misiunea să acţioneze asupra navelor inamice, tot în raionul Insulei Ulithi. Nu se ştie dacă au fost lansate T.C.S. sau nu, deoarece acest submarin nu s-a mai înapoiat niciodată în bază, După război s-a aflat că „I-48“ a fost scufundat de către un distrugător american la 22 ianuarie 1945, în raionul Insulei Ulithi.

În concluzie, submarinele din detaşamentul „Kongo“ au lansat 14 T.C.S. Zece T.C.S. nu au fost lansate datorită defecţiunilor tehnice sau imposibilităţii pătrunderii submarinelor spre poziţia de lansare. Un submarin a fost pierdut.

Cu excepţia tancului scufundat la Insula Guam, rezultatele atacurilor cu T.C.S. nu au putut fi stabilite nici după război. De aceea este uşor de presupus că cele zece T.C.S. lansate de submarinele „I-47“, „I-53“ şi „I-36“ au nimerit asupra unor obiective cu totul neînsemnate, astfel că zece conducători de torpile s-au jertfit cu totul inutil.

2

Către sfîrşitul lunii februarie 1945, forţele amfibii americane din Pacific au început pregătirile pentru debarcarea în Insula Ivodzima. Comandamentul flotei japoneze, aflînd că nave mari de luptă americane execută

trageri de artilerie asupra litoralului insulei, a ordonat constituirea imediată a unui nou detaşament „Kaitens", care să acționeze asupra navelor americane. Detaşamentul a primit denumirea de „Tibaia" şi avea în compunerea sa submarinele „I-368", „I-370" şi „I-44", cu cîte patru T.C.S.

Cele trei submarine au plecat din Kure la 22 februarie. La 25 februarie, submarinul „I-370" a fost scufundat de un distrugător american, înainte de a ajunge la Insula Ivodzima. A doua zi este scufundat şi submarinul „I-368", în urma atacului unui avion american. Al treilea submarin „I-44" a fost singul care a reuşit să ajungă în raionul Insulei Ivodzima. Aici însă, fiind descoperit de un distrugător, a fost obligat să rămînă în imersiune timp de 46 ore. Atacurile cu grenade antisubmarine nu au avut efect prea mare, însă condițiile de viață din submarin deveniseră insuportabile. Aerul era viciat la maximum, cu o concentrație foarte mare de bioxid de carbon. Jumătate din echipaj era lipsit de cunoştință, iar restul oamenilor abia mai erau în stare să se mişte. Erau necesare eforturi supraomeneşti pentru ca cei care se mai țineau pe picioare să-şi execute manevrele la posturile lor de luptă.

În aceste condiții, comandantul submarinului a fost obligat să renunțe la executarea misiunii şi a ordonat înapoierea la bază. Pe drum doi oameni din echipaj au murit. Doi conducători de torpile erau leşinați, iar ceilalți doi erau într-o asemenea stare de epuizare, încît desigur nu şi-ar fi putut conduce torpilele la țintă. Cu toate acestea, la înapoierea în bază comandantul submarinului a fost destituit imediat din funcție de către comandantul flotei de submarine.

În felul acesta, acțiunea detaşamentului „Tibaia" s-a terminat printr-un eşec total.

Nici acest insucces nu i-a potolit pe japonezi. S-a mai format încă un detaşament, numit „Kamitake", în compunerea căruia au fost incluse submarinele „I-58" şi „I-36". Misiunea detaşamentului era să atace cu T.C.S. navele

inamice aflate în staționare în raionul Insulei Ivodzima, cu scopul de a provoca forțelor de debarcare orice fel de pierderi, chiar şi în nave mici.

Submarinul „I-58“, comandat de acelaşi Mochitsura Hashimoto, pe care l-am întîlnit în detaşamentul „Kongo“, a ieşit din baza Kure la 1 martie 1945, întreptîndu-se spre raionul de acțiune. Traversada s-a executat în condiții foarte grele, sub hărțuiala continuă a aviației şi a navelor de suprafață, care constituiau un permanent pericol pentru submarin.

În ziua de 7 martie, submarinul a ajuns în raionul Insulei Ivodzima. Pe ecranul stației de radiolocație se distingeau contururile litoralului de nord al insulei. După apusul soarelui, submarinul a ieşit la suprafață şi s-a executat pregătirea finală a T.C.S. în vederea lansării. Conform obiceiului, la cină, echipajul submarinului şi-a luat adio de la conducătorii de torpile.

Comandantul a hotărît lansarea T.C.S. în dimineața următoare. La ora 23.00 s-a terminat încărcarea bateriilor de acumulatoare şi submarinul naviga la suprafață, cu viteza de 15 Nd, spre punctul de lansare situat la 17 Mm nord-est de Insula Ivodzima. Începuse să plouă. Noaptea întunecoasă şi vizibilitatea redusă favorizau în mod deosebit acțiunea T.C.S. Conducătorii de torpile se găseau pe punte lîngă torpile, în aşteptarea ordinului de ocupare a locurilor. Mai erau aproape două ore pînă la momentul lansării.

Cînd totul era pregătit pentru declanşarea atacului, cînd existau indicii că în raion staționează nave de luptă la o distanță nu prea mare, comandantul submarinului primeşte prin radio un ordin urgent, cu următorul conținut:

„Operația «Kamitake» se anulează. Submarinul «I-58» va pleca imediat în raionul Insulei Okinoşima pentru a participa la operația «N.A.» a flotei, cu misiunea de stație de radio plutitoare. Operația se va executa în ziua de 11

martie”.

A fost o adevărată bombă, atît pentru comandant, cît şi pentru echipaj şi oamenii de sacrificiu. Era o absurditate să se renunțe la misiune, în momentul în care submarinul a ajuns atît de aproape de țintă, după un marş plin de primejdii şi riscuri.

Comandantul era pus la grea cumpănă. Nu vroia să piardă şansa unui succes însemnat, nu îndrăznea să refuze executarea ordinului primit şi nici nu putea raporta prin radio comandamentului situația în care se găsea. În timp ce comandantul căuta o ieşire din această încurcătură, s-a recepționat o nouă radiogramă, prin care se ordona: „Operația «N.A.» fiind foarte importantă, ordinul dat anterior trebuie executat neapărat, cu orice risc. Raportați drumul de înapoiere şi timpul aproximativ cînd veți ajunge în raionul Insulei Okinoşima”.

În fața acestei situații, comandantului nu-i rămînea altceva de făcut decît să execute noul ordin primit, cu un conținut atît de categoric. Aruncînd de pe punte peste bord, ca pe un lest inutil torpilele speciale, submarinul s-a îndreptat cu toată viteza spre Insula Okinoşima. Pe timpul marşului s-au întîmpinat aceleaşi pericole din partea aviației şi navelor antisubmarine inamice. O dată ajuns în raionul Insulei Okinoşima, submarinul a primit ordin să se înapoieze în baza Kure, fără nici o altă explicație suplimentară.

Cît despre cel de al doilea submarin al detaşamentului „Kamitake”, acesta a plecat din Kure în ziua de 2 martie. Imediat după ce a trecut de strîmtoarea Bungo, „I-36“ a fost informat de amînarea operației şi a primit ordin să se înapoieze imediat în bază.

*

* *

La 24 martie 1945, cînd grupări navale americane au început să execute trageri de artilerie asupra Insulei

Okinawa în vederea debarcării trupelor pe insulă, trei submarine japoneze au primit ordin să transporte T.C.S. în acest raion, pentru atacul navelor mari de luptă. Nici această acțiune nu a avut succes. Toate cele trei submarine plecate în misiune („I-8“, „R0-41“ şi „RO-46“) au fost scufundate fie pe timpul marşului spre Insula Okinawa, fie în raionul insulei, înainte de lansarea T.C.S. de la bord.

Forțele navale şi aeriene americane au organizat în zona de nord-vest a Pacificului un puternic baraj antisubmarin, aproape imposibil de străbătut. În afară de aceasta, aliații se bucurau în acea perioadă de o superioritate covîrşitoare de forțe, atît pe mare cît şi în aer. Cu toate acestea, comandamentul japonez ordonă din nou constituirea unui detaşament „Kaitens”, care să acționeze asupra navelor americane din raionul Okinawa. Noul detaşament oare a primit denumirea de, „Tatara“ avea în compunerea sa submarinele „I-47“, „I-56“, „I-58“ şi „I-34“, fiecare cu cîte patru T.C.S. instalate pe punte.

Submarinul „I-47“ a plecat din Kure spre Insula Okinawa la 19 martie. Pe timpul marşului, submarinul a fost atacat în repetate rînduri de nave şi de grupuri mari de avioane inamice. În urma acestor atacuri s-au produs avarii la corpul submarinului, care a început să lase în urmă o dîră groasă de ulei, vizibilă de la mare distanță şi care putea atrage uşor navele şi mai ales avioanele antisubmarine inamice. Singura soluție, adoptată de altfel de comandantul submarinului, a fost înapoierea imediată în baza Kure.

Submarinele „I-56“ şi „I-44“ au dispărut fără urmă. De la 3 aprilie cînd au ieşit din bază, nu s-a aflat nimic de soarta lor. Abia după terminarea războiului a rezultat din documentele ministerului apărării S.U.A. că probabil cele două submarine au fost scufundate de către distrugătoarele americane în raionul Insulei Okinawa.

Al patrulea submarin al detaşamentului, „I-58“ a plecat

din bază la 2 aprilie. A stat în mare timp de aproape o lună hărțuit continuu de aviația antisubmarină şi de navele inamicului, fără a reuşi să se apropie de Insula Okinawa. Numai în decurs de şapte zile asupra submarinului s-au executat cincizeci de atacuri de aviație. Zborurile dese ale aviației inamice nu permiteau adesea încărcarea completă a bateriilor de acumulatoare, operație care dura minimum cinci ore, iar uneori submarinul nu putea rămîne la suprafață nici chiar 30 de minute, timp necesar pentru încărcarea buteliilor cu aer la înaltă presiune. Fără acest aer ieşirea submarinului din imersiune ar fi fost imposibilă.

În urma ordinului primit de la comandamentul flotei, submarinul „I-58“ s-a înapoiat în bază la 29 aprilie, fără să fi reuşit să lanseze măcar o torpilă.

Noul eşec înregistrat de detaşamentul „Tatara” a dus statul major al flotei japoneze la concluzia că acțiunea cu T.C.S. nu este posibilă în raionul de debarcare din Insula Okinawa din cauza apărării antisubmarine foarte puternice şi că singura soluție rămînea executarea atacului cu T.C.S. asupra comunicațiilor oceanice care legau Okinawa cu celelalte baze ale S.U.A.

Noua misiune care trebuia rezolvată de T.C.S., precum şi de submarinele purtătoare, prezenta dificultăți destul de mari. Era vorba acum să se atace navele în marş, pe comunicații, ceea ce constituia o problemă mult mai grea decît atacul unor nave în staționare. De aceea, submarinele au fost astfel amenajate încît conducătorii de torpile să-şi poată ocupa locurile din torpile în timpul cînd submarinul se găsea în imersiune. De asemenea, s-a mărit numărul de containere pentru torpile pe puntea submarinelor. Acum, fiecare submarin putea transporta cîte şase T.C.S., în loc de patru.

3

Pentru atacul navelor inamice pe căile de comunicații

oceanice din Pacific, comandamentul flotei japoneze a constituit detaşamentul „Amatake“, în care au fost incluse submarinele „I-47“ şi I-36“. Submarinele au ajuns pe comunicațiile inamice şi au reuşit să lanseze opt din cele douăsprezece T.C.S. de care dispuneau, însă nu s-a putut stabili rezultatul atacului.

„Amatake“ este ultimul detaşament „Kaitens“ din flota japoneză. În continuare, pentru transportul T.C.S. pînă în raionul de atac, au fost folosite numai submarine izolate.

În ziua de 5 mai 1945 a plecat din baza Kure submarinul „I-367“, cu cinci T.C.S. pe punte. La est de Insula Okinawa au fost lansate două T.C.S., care au reuşit să scufunde două nave neidentificate.

Un alt submarin („I-361“), care avea misiunea să patruleze în raionul Okinawa între 23 mai şi 15 iunie, a dispărut fără urmă şi nu s-a mai reîntors niciodată în bază. Aceeaşi soartă a avut-o şi submarinul „I-165“, care primise misiunea de crucieră în raionul Insulelor Mariane.

A mai fost folosit submarinul „I-363“, care s-a înapoiat în bază fără să lanseze nici o T.C.S. şi submarinul „I-36“, care a lansat două T.C.S. După explozia auzită, se presupune că a fost scufundat un distrugător inamic.

Unul din ultimele submarine care au participat la acțiunile „Kaitens” pe comunicațiile oceanice inamice a fost „I-58“, comandat de Mochitsura Hashimoto, despre care s-a mai vorbit. Submarinul a plecat din Kure la 16 iulie 1945, cu şase T.C.S. pe punte şi şase conducători de sacrificiu ambarcați la bord.

Ajungînd în raionul principal de acțiune al submarinului, Hashimoto hotărăşte să execute cruciera pe nodul de comunicații care lega principalele baze americane din Insulele Leyte, Saipan, Okinawa, Guam, Palau şi Ulithi. În ziua de 28 iulie la ora 14.00 a fost observat prin periscop un tanc mare petrolier, însoțit de un distrugător. Au fost lansate T.C.S. nr. 2 şi nr. 1. După 50 de minute, respectiv o oră de la lansare, s-au auzit două explozii

puternice. Din cauza unui văl dens de ceață care a apărut la suprafața oceanului, nu s-a putut constata vizual rezultatul atacului. După „o scurtă rugăciune pentru sufletele celor doi oameni de sacrificiu dispăruți şi după urările de fericire pe lumea cealaltă", submarinul şi-a continuat cruciera.

Un însemnat succes îl realizează submarinul „I-58" prin scufundarea crucişătorului american „Indianopolis". Era ultimul tip de crucişător, cu cea mai mare viteză din flota S.U.A., crucişătorul care transportase de curînd în Insula Tinian bomba atomică ce urma să fie lansată asupra Hiroşimei. Ajungînd într-o poziție favorabilă de atac, căpitanul Hashimoto lansează o jerbă de şase torpile clasice, din care trei lovesc ținta. Crucişătorul se scufundă în cîteva minute şi majoritatea echipajului piere în apele oceanului.

Submarinul s-a îndreptat spre nord pentru a vîna noi ținte. Nu l-au oprit din continuarea misiunii nici informațiile despre cele două bombe atomice lansate de americani asupra oraşelor Hiroşima şi Nagasaki, nici vestea intrării în război a Uniunii Sovietice împotriva Japoniei.

În perioada 10 – 15 august, submarinul „I-58" a lansat şi celelalte patru T.C.S. asupra unor transportoare şi distrugătoare americane. După exploziile auzite se pare că toate şi-au atins țintele.

În seara de 15 august 1945, comandantul submarinului a primit o radiogramă prin care se anunța capitularea Japoniei. „I-58" s-a îndreptat imediat spre bază, unde a ajuns la 17 august. Aici lui Hashimoto i s-a anunțat oficial ordinul de capitulare.

Se trăsese eortina peste ultimul act jucat de submarinul „I-58" şi de întreaga flotă imperială japoneză. Abia acum, cînd era deja prea tîrziu, s-a putut vedea cît de lipsit de sens a fost sacrificiul celor 80 de conducători de torpile.

CONCLUZII

Ca şi scafandrii de luptă, T.C.O. au înregistrat numeroase şi grave eşecuri înainte de a obține unele rezultate pozitive. S-a văzut la acțiunile T.C.O. din Flotila a 10-a M.A.S. a Italiei cîte torpile au fost pierdute sau nu au putut ajunge la țintă din cauza defecțiunilor tehnice. Uneori aceste acțiuni se soldau chiar cu victime omeneşti şi în majoritatea cazurilor conducătorii de torpile căpeau prizonieri.

Principalul succes realizat prin scufundarea a două nave engleze cu T.C.O. a avut ca precedent cîteva încercări nereuşite, şi a fost posibil mai ales datorită lipsei de vigilență a grupărilor navale engleze pe timpul staționării. De altfel, după această victorie atacurile cu T.C.O. asupra navelor engleze din Alexandria încetează. Ele tot nu ar fi avut nici o şansă de reuşită, deoarece englezii au luat în curînd puternice măsuri de siguranță.

Acelaşi lucru s-a întîmplat şi la Gibraltar. Folosindu-se condiții favorabile şi o idee ingenioasă s-au obținut unele rezultate, precedate însă şi acestea de cîteva eşecuri. O dată cu dispariția condițiilor favorabile şi întărirea măsurilor de siguranță, au încetat şi atacurile.

Dacă am încerca să facem o reprezentare grafică a rezultatelor obținute de T.C.O. italiene, acestea s-ar prezenta sub forma unei curbe care pleacă de la zero, creşte treptat, atingînd un maxim, după care scade brusc pînă aproape de zero.

O existență şi un sfîrşit şi mai lipsite de glorie au avut-o torpilele „Neger“ ale nemților. Construite şi puse să acționeze către sfîrşitul războiului, cînd prăbuşirea Germaniei era evidentă pentru toți oamenii lucizi, T.C.O. germane au apărut mai mult ca un joc de copii. Era o încercare naivă, întreprinsă nu în scopul de a schimba cursul războiului – aceasta nimeni nu ar fi crezut-o –, ci de

a amîna pe cît posibil deznodămîntul inevitabil.

Cît priveşte acţiunea torpilelor conduse de oamenii de sacrificiu „Kaitens", s-a subliniat la începutul lucrării caracterul inuman al acestei măsuri extremiste luate de japonezi în perioada „apărării disperate" a războiului din Pacific. Zeci de tineri au fost trimişi la moarte conştientă, fără ca sacrificiul lor să provoace o cît de mică slăbire a forţelor inamicului, fără a mai vorbi de evitarea sau amînarea dezastrului Japoniei.

Rezultatele cu totul neînsemnate obţinute de T.C.S. japoneze se datoresc pe de o parte supremaţiei covîrşitoare a americanilor pe mare şi în aer, atît din punct de vedere numeric cît şi calitativ, precum şi puternicei apărări antisubmarine, organizate pe o mare adîncime, iar pe de altă parte – organizării extrem de defectuoase a acţiunilor T.C.S. de către comandamentul japonez. Submarinele purtătoare de T.C.S. erau trimise în misiune orbeşte, fără să li se facă asigurarea cu alte forţe şi fără să li se furnizeze informaţii oportune. Cercetarea japoneză era absolut ineficace. Pe timpul traversadei submarinelor (10 – 20 zile) situaţia în raionul de acţiune se schimba şi submarinele, neinformate la timp, nu mai găseau obiectivele pe care trebuia să le atace şi atunci erau obligate să lanseze torpilele asupra unor nave de importanţă minoră. Pe scurt, folosirea T.C.S. „Kaitens" a reprezentat o acţiune lipsită de orice raţiune, acţiune care putea fi iniţiată numai în condiţiile unei totale derute, creată de disperare.

PARTEA A PATRA

ASALTUL LA SUPRAFAŢA APEI

În afară de acţiunile de diversiune submarină descrise pînă aici, unele flote au folosit şi mijloace de asalt la suprafaţa apei, în cursul celui de-al doilea război mondial. Acestea sînt cunoscute sub denumirea de „vedete de asalt explozive" (le vom numi, pe scurt, vedete de asalt) şi, după datele existente, au executat cîteva acţiuni cu caracter limitat în Italia, Germania şi Japonia.

Cu toate că, aparent, vedetele de asalt nu fac parte din categoria forţelor şi mijloacelor de diversiune submarină, considerăm totuşi că este indicat să vorbim pe scurt şi despre ele, din mai multe motive. În primul rînd, acest gen de mijloace de luptă „minore" a fost inclus şi folosit în cadrul marilor unităţi de asalt şi diversiune submarină; Flotila a 10-a M.A.S., în Italia şi Gruparea „K", în Germania. În afară de aceasta, în unele cazuri s-au executat acţiuni comune ale mijloacelor de diversiune submarine şi de suprafaţă (T.C.O. în cooperare cu vedete de asalt), cum a fost de exemplu în atacul Flotilei a 10-a M.A.S.asupra Maltei.

Aşa cum se va vedea mai jos, deşi încărcătura de exploziv se transporta spre ţintă la suprafaţa apei, explozia se producea la obiectiv în imersiune, aproape de chila navei sau chiar sub navă. În sfîrşit, omul se salvează sărind din vedetă în apă, unde mult timp va rămîne înotînd, ceea ce are directă tangenţă cu modul de acţiune a scafandrilor de luptă.

După cum ne amintim din partea întîi a lucrării, ideea

utilizării vedetelor de asalt a apărut inițial în Italia, în paralel cu elaborarea proiectelor pentru primele T.C.O. Destinate inițial a fi transportate cu hidroavioane, vedetele de asalt au suferit treptat cîteva transformări şi perfecționări, pînă cînd au ajuns la forma finală în care au executat acțiunile de luptă.

Sînt cunoscute două tipuri principale de astfel de mijloace de luptă „minore": vedete de asalt „M.T.M.", din Flotila a 10-a M.A.S. a Italiei şi vedete de asalt „Linse" din Gruparea „K" a flotei germane, asemănătoare ca principiu de construcție şi funcționare, însă avînd la bază o tactică diferită de folosire în luptă. Să facem cunoştință cu ele.

Capitolul I

VEDETELE DE ASALT EXPLOZIVE

• Descriere • Funcţionare • Tactica folosirii în luptă

Vedeta de asalt „M.T.M.” din Flotila a 10-a M.A.S. Avea următoarele caracteristici tehnico-tactice*:* lungime – 5,2 m; lățimea – 1,9 m; un motor „Alfa Romeo” de 250 CP asigură o viteză maximă de 39 Nd; autonomia – 5 ore, la viteza maximă. Elicea şi cîrma formau un bloc comun care putea fi ridicat uşor din apă în cazurile cînd vedeta trebuia să treacă peste diferite obstacole (plase, estacade etc.). Motorul, de tip sport, se putea detaşa de corpul vedetei.

În partea din față a vedetei de asalt era amplasată o încărcătură de 300 kg exploziv, prevăzută cu un aparat de aprindere hidrostatic. În afară de aceasta, în partea centrală, vedeta mai avea o încărcătură de exploziv auxiliară de tip „şnur” care făcea explozie în momentul izbirii țintei.

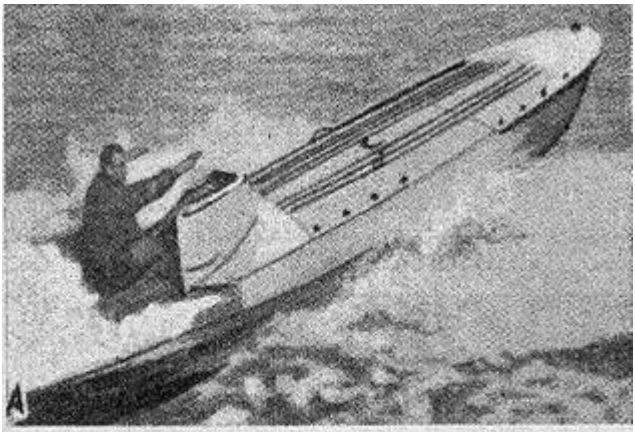
Vedeta era condusă de un singur om. Transportul pînă în apropierea raionului de acțiune se asigura de către navele de suprafață (distrugătoare, nave auxiliare) care ambarcau vedetele pe punte. Pe timpul deplasării spre țintă, conducătorul vedetei evita cu atenție toate obstacolele care îi stăteau în cale sau trecea peste ele atunci cînd era posibil. La o anumită distanță de obiectiv (80 – 100 m), conducătorul vedetei o dirija direct spre ținta aflată în staționare, bloca cîrma pe această direcție, elibera siguranța aparatului de aprindere, după care sărea în apă,

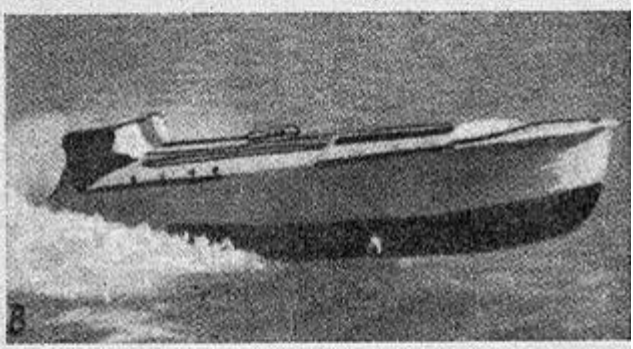
lăsînd vedeta să se deplaseze independent spre obiectiv, cu ajutorul motorului şi al cîrmei blocate. În momentul în care conducătorul părăsea vedetă, era catapultată în apă partea de scaun care-i servise de rezemătoare pe timpul conducerii şi care de acum înainte urma să fie folosită drept plută de salvare. Conducătorul se aşeza cu pieptul pe această plută improvizată, urmărind ca în momentul exploziei să se găsească în apă cu o cît mai mică parte a corpului, pentru a suferi cît mai puțin de pe urma presiunii provocate de explozie.

În acest timp vedeta îşi continua drumul constant pînă în momentul izbirii țintei cînd, prin explozia încărcăturii auxiliare, vedeta era ruptă în două. Partea posterioară a vedetei era trasă repede la fund de greutatea motorului. Partea din față, cuprinzînd încărcătura principală de exploziv, se scufunda de asemenea de-a lungul bordajului navei inamice, şi la o imersiune aproximativ egală cu pescajul navei, aparatul de aprindere cu dispozitiv hidrostatic producea explozia încărcăturii aproape de chila navei inamice.

Cît despre conducător, acesta fie că încerca să înoate pînă la mijloacele care transportaseră vedetele de asalt, fie că – în cazurile cele mai frecvente – ajungea înot pînă la mal, unde era luat prizonier. Au fost desigur şi situații cînd conducătorii de vedete au pierit sub focul dezlănțuit de pe navele atacate sau de pe avioanele de vînătoare ale inamicului.

În flota italiană a mai fost construită vedeta de asalt tip „M.T.R.“, cu acelaşi principiu de construcție şi funcționare ca şi vedeta „M.T.M” însă de dimensiuni mai mici, pentru a putea fi transportată în containere speciale pe puntea submarinelor pînă în apropierea raionului de acțiune. Nu există însă nici un fel de date asupra locului, timpului şi modului de acțiune al acestui tip de vedetă de asalt.





Vedeta de asalt italiană de tipul „M.T.M”.

A – vedeta a fost orientată către țintă, cîrma a fost blocată, s-a dat viteza maximă; timonierul este gata de catapultate;
B – vedeta, fără timonier, se îndreaptă direct spre țintă;
C – timonierul a reuşit ca în minimum de timp să se ridice pe pluta pneumatică pentru a nu suferi presiunea exploziei submarine.

*

* *

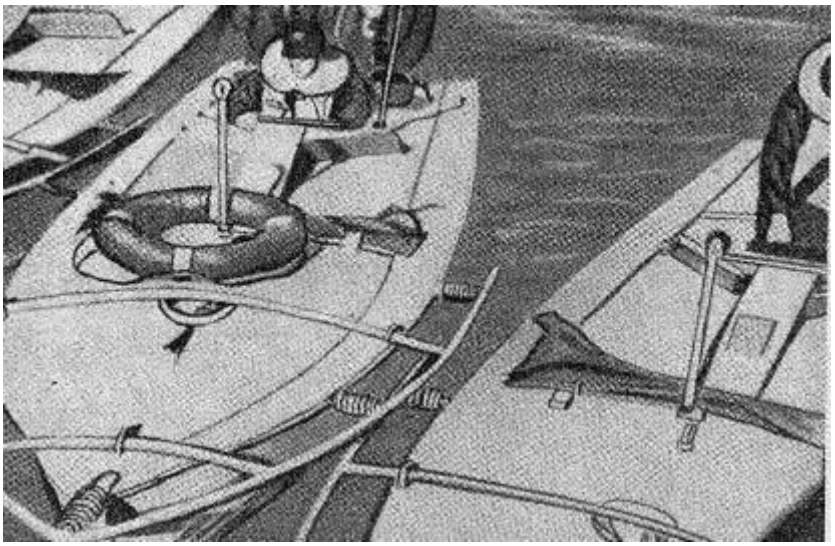
Vedetele de asalt germane de tipul „Linse“ au fost construite şi folosite iniţial în cadrul armatei de uscat, în Regimentul „Brandemburg“, subordonat centrului de informaţii german şi care includea subunităţi speciale de asalt şi diversiune. Acest regiment a experimentat cu succes vedetele „Linse“ pe apele lacului Boden (Boden See), situat la intersecţia frontierelor Germaniei, Elveţiei şi Austriei.

Gruparea „K“, primind misiunea să acţioneze asupra forţelor de debarcare anglo-americane din Mediterana şi din Golful Senei, a căutat să obţină, să construiască, să improvizeze şi să organizeze tot felul de mijloace de diversiune pentru a putea face faţă misiunii grele care îi revenea. Situaţia flotei germane în general şi a Grupării „K“, în special, era deosebit de critică în acea perioadă. Spre deosebire de italieni, nemţii nu s-au gîndit la forţele „minore” de luptă pe mare decît spre sfîrşitul războiului, în etapa „copilăriei ultimului an de război al Germaniei”. Torpilele conduse de oameni (tip „Neger”) nu aveau încă echipajele instruite. Existau numai 12 submarine pitice, aflate de asemenea în faza de antrenament. În aceste condiţii, Gruparea „K“ reuşeşte să obţină, după repetate intervenţii, un număr de 30 vedete „Linse“ de la Regimentul „Brandemburg“.

Experienţele efectuate cu aceste vedete în Golful Lübeck (Marea Baltică) au dat rezultate pozitive. Puse însă să funcţioneze pe mare, în raionul de debarcare de la Anzio, în Italia (unde au fost folosite şi T.C.O. „Neger“), vedetele „Linse“ s-au dovedit a fi total necorespunzătoare. Avînd dimensiuni mici şi fiind construite din placaj subţire, vedetele ţineau marea cu multă greutate chiar pe timp bun, nefiind capabile să reziste la mişcările de ruliu şi tangaj. O nouă încercare de utilizare a vedetelor în Golful

Senei a suferit de asemenea un eşec total.

Ajungînd la concluzia că acest tip de vedete de asalt poate fi folosit în bazine sau golfuri închise, însă este absolut ineficace la mare largă, Gruparea „K“ a hotărît să-şi



Vedeta de asalt germană LINSE".
Vedeta avea o încărcătură de 300 kg exploziv care exploda la izbirea de nava-țintă. În apropierea navei inamice, timonierul părăsea vedeta care continua să fie dirijată spre nava inamică prin radio.

construiască un nou tip de vedete de asalt.

Noua vedetă de asalt „Linse“ avea la bază acelaşi principiu de construcție şi funcționare ca şi proiectul inițial, însă era de dimensiuni mai mari şi cu calități nautice superioare. Construirea noilor vedete a durat aproximativ o lună, timp în care s-a desfăşurat – în paralel – şi instruirea şi antrenamentul echipajelor vedetelor în centrul de instrucție „Blaukoppel“.

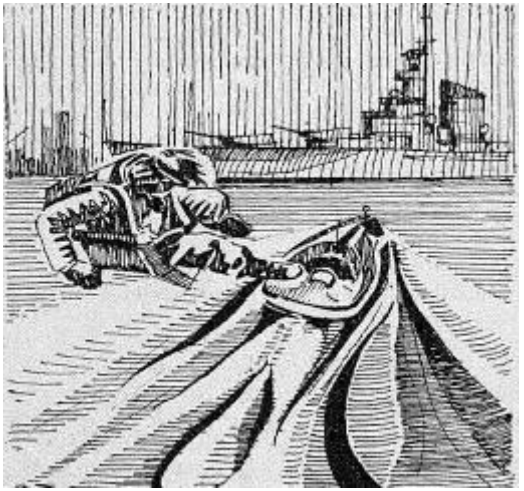
Organizarea, funcționarea şi modul de acțiune al vedetelor de asalt „Linse” constau în următoarele.

Vedetele erau organizate pe secții de cîte trei unități. În

cadrul fiecărei secții, una din vedete era destinată pentru teleghidarea prin radio spre țintă a celorlalte două vedete. Vedeta de dirijare avea un echipaj de trei oameni, dintre care unul era comandantul secției. Celelalte două vedete – vedetele explozive – aveau ca echipaj cîte un singur timonier, cu misiunea de a le conduce pînă în apropierea țintei. Apoi, după ce timonierii săreau în apă, la o anumită distanță față de obiectiv, vedetele explozive erau teleghidate în continuare pînă la contactul cu ținta, prin radio, de către vedeta de dirijare.

Secțiile de vedete acționau independent, plecînd din puncte de pe litoral situate la mică distanță de raionul de staționare a navelor inamice, astfel încît nu mai era necesar să fie remorcate. Pe timpul deplasării spre raionul de acțiune, vedetele secției navigau într-o formație strînsă. La descoperirea obiectivului de atac, comandantul secției repartiza țintele pentru cele două vedete explozive, după care secția lua drum către inamic, cu motoarele vedetelor funcționînd la regimul de zgomot minim. Se urmărea prin aceasta ea inamicul să descopere vedetele cît mai tîrziu posibil.

Vedeta de dirijare naviga în pupa uneia din cele două vedete explozive. La semnalul comandantului secției, toate vedetele plecau la atac spre inamic, cu viteza maximă. Fiecare dintre conducătorii vedetelor explozive puneau maneta de gaze a motorului la indicele „toată viteză”, armau mecanismul de aprindere al încărcăturii de exploziv şi puneau în funcțiune aparatul de teleghidaj prin radio. Mai rămîneau încă puțin timp la locurile lor, verificînd direcția de deplasare a vedetei şi funcționarea corectă a sistemului de teleghidaj. Apoi, la cîteva sute de metri de țintă, conducătorii vedetelor explozive săreau în apă printr-o zvîcnire energică şi, susținuți de o centură de salvare, începeau să plutească la suprafața apei aşteptînd să fie pescuiți de vedeta de dirijare.



Vedeta de asalt a fost dirijată spre ţintă. La 200 m distanţă timonierul vedetei se catapultează cu scaunul care va avea rolul de plută de salvare.

Înainte de a se ocupa însă de salvarea celor doi timonieri, vedeta de dirijare trebuia să rezolve problema mult mai urgentă şi mai importantă a teleghidajului vedetelor explozive. Ea trebuia să menţină cele două vedete, cu ajutorul unor comenzi transmise prin unde ultrascurte, pe direcţia spre ţintă şi să le conducă în modul acesta pînă la contactul cu ţinta. Operaţia de teleghidaj era executată de comandantul secţiei şi de un operator radio. (Al treilea membru al echipajului vedetei de ghidaj era timonierul.) Fiecare din aceştia ţinea pe genunchi cîte o cutie cu mai multe butoane, prin intermediul cărora se puteau transmite următoarele şapte comenzi: cîrma dreapta; cîrma stînga; stop motorul; pornirea motorului; motorul încet înainte; motorul toată viteza înainte; explozia încărcăturii. Ultima comandă se dădea numai în cazul cînd vedeta nu izbea ţinta, în scopul distrugerii ei, pentru a nu cădea în mîinile inamicului. Dacă vedeta lovea ţinta,

explozia se producea automat, fără a mai fi necesară telecomanda.

Pentru ca operatorii nadio de pe vedeta de dirijare să poată conduce mai uşor vedetele explozive spre țintă pe timp de noapte, acestea erau prevăzute cu cîte un sistem de două lămpi dirijate. Fiecare vedetă avea în prova o lampă de culoare verde, iar în pupa, la o înălțime mai mică, o lampă de culoare roşie, care se aprindeau în momentul cînd timonierul sărea în apă. Cu ajutorul aliniamentului format de cele două lămpi ale vedetei şi care se profilau pe obiectiv, operatorii radio puteau menține uşor vedetele pe direcția spre obiectiv. Astfel, de exemplu, dacă lumina roşie (din pupa) se deplasa în stînga luminii verzi, aceasta însemna că vedeta explozivă, s-a abătut spre dreapta de la direcția corectă şi atunci operatorul trebuia să dea comanda „cîrma stînga" pînă cînd cele două lumini se vedeau din nou pe aliniament ş.a.m.d.

Vedetele explozive erau prevăzute cu cîte o încărcătură de 300 kg exploziv dispusă la pupa şi o încărcătură de exploziv auxiliară, situată spre prova. De asemenea, fiecare vedetă mai avea în jurul provei – la o distanță de 15 cm – o ramă metalică sprijinită pe cîteva arcuri în formă de spirală. Arcurile erau în legătură cu percutorul care provoca explozia încărcăturii auxiliare. În momentul cînd vedeta izbea nava inamică, datorită şocului produs, rama metalică sărea din locaşul ei şi arcurile spirale eliberau percutorul care făcea să explodeze încărcătura auxiliară. În urma acestei explozii jumătatea din față a vedetei era complet sfărîmată, iar pupa, îngreunată de motor şi de încărcătura de exploziv principală, începea să se scufunde. Aparatul de aprindere al încărcăturii principale era pus în funcțiune în momentul izbirii, însă fiind prevăzut cu un mecanism de întîrziere reglabil între 2,5—7 secunde, explozia se producea în imersiune, sub chila navei, avînd acelaşi efect distructiv ca şi explozia unei mine de dimensiuni mari.

Abia după ce a fost asigurată explozia celor două vedete prin izbirea țintelor, vedeta de dirijare se ocupa de pescuirea din apă a celor doi timonieri. După ce se realiza şi acest lucru, vedeta de dirijare cu cei cinci oameni din echipaj lua viteza maximă, manevrînd pentru a scăpa de urmărirea navelor inamicului (în special a vedetelor torpiloare). Vedeta făcea tot posibilul să ajungă în bază înainte de a se lumina de ziuă, deoarece în caz contrar devenea victima sigură a aviației de vînătoare inamice care la acea dată avea o supremație totală în aer.

Capitolul II

ACŢIUNILE VEDETELOR DE ASALT ALE FLOTILEI A 10-A M.A.S. ÎN MEDITERANA

• Primul şi ultimul succes al vedetelor de asalt „M.T.M.” • Atacul din Golful Suda • Eşecul tragic suferit de Flotila a 10-a M.A.S. la Malta • Alte acţiuni sporadice şi ineficace de asalt la suprafaţa apei

1

Intrarea Greciei în război, la 28 octombrie 1940, a dat posibilitatea Angliei să-şi lărgească sistemul de bazare din Mediterana, prin folosirea locurilor bune de staționare oferite de configurația geografică favorabilă a coastelor şi insulelor greceşti. Majoritatea acestor locuri de staționare, bine adăpostite, erau în schimb slab apărate, lipsite de o amenajare corespunzătoare din punct de vedere militar. Această situație, avantajoasă pentru atacul mijloacelor de-asalt de suprafață, a fost analizată de comandantul flotei italiene, care a ordonat Flotilei a 10-a M.A.S. să treacă la acțiune.

Una din aceste acțiuni, organizată la începutul lunii aprilie 1941, asupra bazelor Sarande şi Corfu, a avut ca scop principal o nouă verificare practică a materialului, după atacul din Golful Suda şi în vederea atacului asupra Maltei. La 3 aprilie, un grup de vedete de asalt „M.T.M.“. concentrate inițial la Brindisi, au fost duse la remorcă pe Insula Saseno. Această insulă urma să fie folosită ca bază de plecare la atac.

La prima acțiune, îndreptată asupra bazei Sarande, au

participat trei vedete „M.T.M.” conduse de Moccagatta, Giobbe şi Massarini. Conducerea generală a atacului o avea însuşi Moccagatta, comandantul Flotilei a 10-a M.A.S. Extragem următoarele din jurnalul personal al acestuia.

„Am ieşit în mare în seara zilei de 4 aprilie. Vremea era liniştită şi cerul acoperit de nori. Vedetele s-au îndreptat cu viteza maximă spre Sarande. Zgomotul produs de motoare în liniştea nopții era asurzitor. Abia am ajuns în apropierea Capului Feruccio şi, la lumina unui proiector aprins de pe mal, inamicul a deschis asupra vedetelor un violent foc de mitraliere. Urmărind să evite focul, cele trei vedete s-au risipit, s-au pierdut una de alta şi s-au înapoiat independent la Saseno. Numai vedeta lui Giobbe fusese lovită de două gloanțe de mitralieră.

În acțiunea din noaptea aceea nu am suferit pierderi, nici o victimă, însă atunci m-am convins de caracteristicile pozitive ale vedetelor de asalt şi de buna pregătire a conducătorilor acestora“. A doua acțiune care a avut ca obiectiv baza Corfu a fost condusă tot de Moccagatta şi la ea au participat şi ceilalți doi conducători de vedete din noaptea de 4 aprilie. Nici această acțiune nu a realizat nici un efect material, din cauză că în momentul în care era planificat atacul vedetelor s-a executat şi un atac neprevăzut al aviației italiene care ar fi periclitat vedetele. Din acest motiv atacul vedetelor nu s-a mai produs. Această a doua acțiune nereuşită nu a avut deci ca rezultat decît o nouă verificare practică a materialului.

*

* *

Una din cele mai bune baze maritime militare amenajate de englezi pe teritoriul Greciei şi insulele acesteia o constituia baza din Golful Suda, pe coasta de nord-vest a Insulei Creta. Golful adînc oferea un foarte bun adăpost împotriva vîntului şi valurilor, apărarea locului de

staționare era bine organizată şi amenajată, iar aprovizionarea cu materiale de tot felul era uşor de realizat.

Această importantă bază engleză constituia un permanent pericol pentru comunicațiile maritime italiene care legau Insulele Dodecanez (ocupate de Italia) cu bazele din Peninsula Italică. Din acest motiv, la începutul lunii decembrie 1940 a fost redislocată în Insula Leros o flotilă de vedete de asalt cu misiunea de atac asupra navelor engleze din Golful Suda. Atacul urma să se producă, pe baza informațiilor cercetării, în momentul în care în golf se vor găsi nave engleze importante.

Moccagatta, comandantul Flotilei a 10-a M.A.S., a stat în Leros timp de o lună pentru a definitiva planul complex de atac asupra Golfului Suda. El s-a ocupat de asemenea în această perioadă de antrenamentul echipajelor vedetelor, precum şi de studiul amănunțit al tuturor factorilor geografici, hidrometeorologici, tactici etc. pentru a asigura acțiunii maximum de şanse de reuşită.

Pentru transportul vedetelor de asalt pînă în raionul de acțiune au fost destinate distrugătoarele de tip mai vechi „Francesco Crispi“ şi „Quintino Sella“. Fiecare distrugător putea lua la bord cîte şase vedete. Pentru ambarcarea vedetelor pe punte şi lansarea lor la apă, distrugătoarele au fost amenajate cu gruie speciale, acționate electric. Datorită sistemului ingenios de manevră care a fost amenajaț, precum şi în urma numeroaselor antrenamente, s-a reuşit ca toate cele şase vedete de la un distrugător să fie lăsate la apă în numai 35 secunde.

La 20 ianuarie 1941, Moccagatta s-a înapoiat în Italia pentru a-şi exercita atribuțiile de comandant al Flotilei a 10-a M.A.S lăsînd vedetele „M.T.M." la dispoziția comandantului forțelor navale din Marea Egee, amiralul Bianchieri. Comandant al flotilei de vedete „M.T.M.“ din Insula Leros a fost numit locotenentul Fagioni.

În perioada de luminozitate minimă, cu lună nouă, între 23 ianuarie şi 1 februarie, vedetele se găseau

ambarcate pe cele două distrugătoare, în aşteptarea ordinului de declanşare a acțiunii. Concomitent, aviația italiană executa zilnic zboruri de cercetare deasupra Golfului Suda. Totuşi, timp de două luni nu s-a prezentat nici o situație favorabilă pentru atac. De remarcat că plecarea la atac, cu şanse de reuşită, era condiționată de mai mulți factori. În primul rînd, vremea bună trebuia să permită zborul aviației de cercetare, în al doilea rînd, era necesar ca marea să fie liniştită, pentru ca vedetele să poată fi lansate la apă şi să poată naviga în siguranță spre obiectiv. În al treilea rînd, distrugătoarele de transport vedete trebuia să fie în stare gata de marş. În sfrîşit, o condiție importantă o constituia existența în Golful Suda a navelor mari inamice.

De două ori au ieşit în mare distrugătoarele în această perioadă şi au fost nevoite să se înapoieze fără rezultat în bază, din cauza inexistenței uneia sau a cîtorva din condițiile enumerate mai sus.

Aviația engleză a bombardat în repetate rînduri cele două distrugătoare de transport vedete, însă rezultatele bombardamentelor s-au limitat la avarii uşoare şi la rănirea superficială a doi conducători de vedete.

La 25 martie, cele două distrugătoare cu vedetele ambarcate la bord se găseau în Insula Stampalia (Astipalaia), unde au fost din nou bombardate de aviație engleză. În aceeaşi zi au fost întrunite toate condițiile favorabile executării atacului. Timpul era frumos, marea liniştită, iar aviația de cercetare a descoperit în Golful Suda două distrugătoare, un crucişător de 10 000 tone şi aproximativ douăsprezece cargouri. Față de această situație s-a apăsat în sfîrşit pe butonul de declanşare a atacului.

Seara, deasupra mării s-a lăsat puțină ceață. Noaptea era întunecoasă, cu un cer frumos, înstelat. Cele două distrugătoare au ieşit în mare, au executat traversada fără incidente şi la ora 23.30 din 25 martie au ajuns la punctul

de plecare la atac, situat la 10 Mm de litoralul inamic.

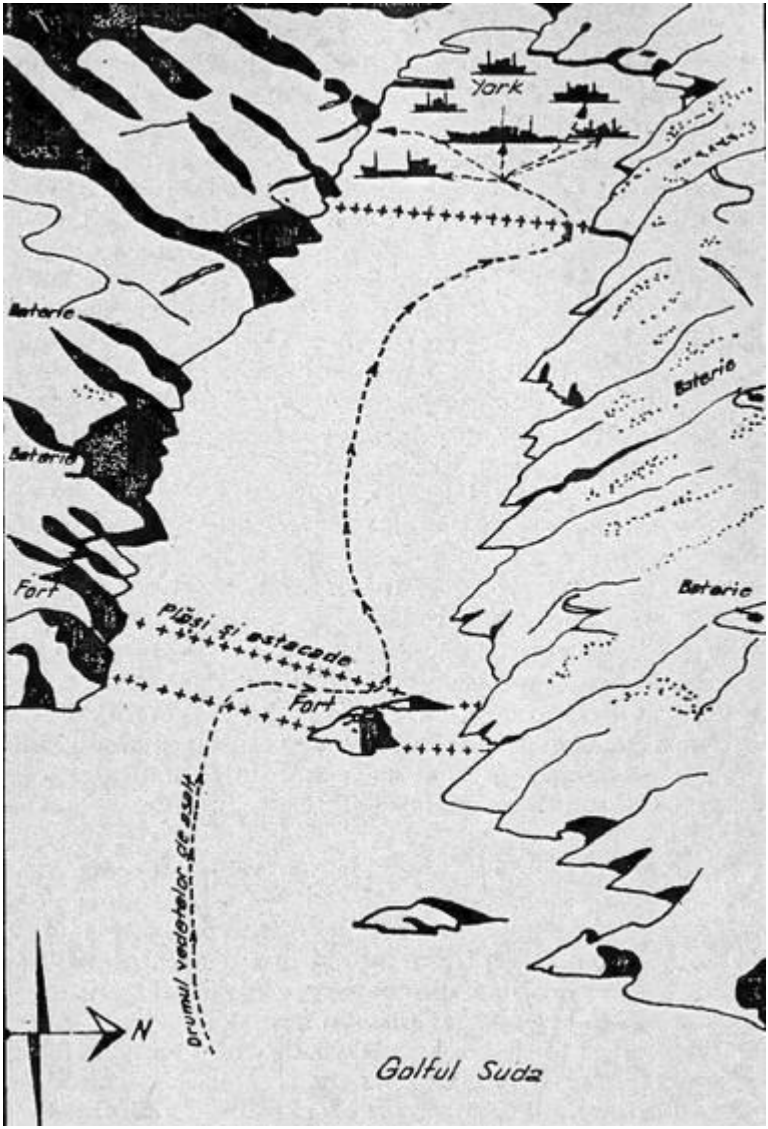
Conform ordinului au fost lăsate la apă numai şase vedete de asalt, după care distrugătoarele s-au înapoiat în bază. Cele şase vedete erau conduse de următorii: Luigi Fagioni (comandantul detaşamentului), Angelo Carbrini, Alessio de Vito, Tullio Tedeschi, Lino Beccati şi Emilio Barberi.

Abia acum, după lansarea vedetelor, urma partea cea mai grea şi mai primejdioasă a acțiunii: pătrunderea neobservată în Golful Suda, trecerea peste plase şi estacade şi asaltul asupra navelor inamice.

Modul de desfăşurare a atacului din Golful Suda a fost prezentat într-un raport oficial, întocmit de locotenentul Fagioni după înapoierea lui din prizonierat, la terminarea războiului. Iată pe scurt cuprinsul acestui raport.

„Timpul era frumos şi vizibilitatea bună. Bătea un vînt slab de sud-vest şi pe suprafața mării se agitau uşor doar valuri mici, Aproape de intrarea în golf am redus viteza, pentru a produce cît mai puțin zgomot. Ajungînd la primul obstacol, o plasă antisubmarină, am îndreptat vedeta spre jumătatea distanței dintre doua geamanduri de susținere, reuşind astfel să trec destul de uşor peste plasa care – la mijloc – cobora puțin sub nivelul apei. Celelalte vedete, urmîndu-mă în siaj, au trecut de asemenea peste plasă.

După cîteva minute am ajuns la al doilea obstacol pe care l-am evitat, reuşind să mă strecor printre nişte stînci care se ridicau din apă între o insuliță şi țărmul golfului. Pentru a nu pierde legătura cu celelalte vedete am stopat şi am aşteptat, în derivă, la adăpostul coastei înalte, pînă cînd toate cele cinci vedete au trecut cu bine de obstacol, apoi, preluîndu-mi locul în capul formației, m-am îndreptat spre mijlocul golfului.



Modul de acțiune al vedetelor de asalt ale Flotilei a 10-a MAS în Golful Suda 25-26 martie 1941.

Se făcuse ora 02.45 din 26 martie. Peste două ore şi jumătate începea să se lumineze de ziuă. Considerând că voi avea probabil de suferit o întârziere la trecerea peste cel de al treilea obstacol, am mărit viteza şi celelalte vedete m-au urmat. După 10 minute, două proiectoare au măturat suprafaţa apei din centrul golfului, fără însă a ne prinde în fasciculul lor. Rămîneam deocamdată nedescoperiţi.

La ora 03.30 am ajuns la al treilea obstacol şi am constatat că nu puteam trece peste el. Am procedat atunci ca şi la al doilea obstacol, adică ne-am strecurat printr-o trecere foarte îngustă pe care am descoperit-o între mal şi una din extremităţile obstacolului. Ne-am îndreptat apoi din nou spre mijlocul golfului şi după cîteva minute am dat semnalul de adunare şi stopare a motoarelor. Întrucît dispuneam încă de o rezervă de timp pînă la ivirea zorilor, am hotărît să mai aşteptăm, pentru a ataca în condiţii cît mai bune de vizibilitate, în timpul crepusculului de dimineaţă.

Între timp m-am orientat repede asupra situaţiei din jur. Crucişătorul era ancorat la aproximativ 200 metri de noi, cargourile se găseau ceva mai departe şi doar un singur tanc petrolier stătea la o distanţă de 100 metri. Privind cu atenţie prin binoclu, am ordonat conducătorilor de vedete să-şi întipărească bine în minte poziţiile exacte ale navelor inamice.

Aşteptînd astfel nemişcaţi şi într-o tăcere deplină, s-a făcut ora cinci şi am observat cum la crucişător s-a dat deşteptarea echipajului. Auzeam semnalele fluierate cu sifleia şi vedeam bine felinarele şefilor de echipaj care se agitau pe punte. Din coşul prova al crucişătorului se scurgea o dîră subţire de fum.

Se părea că a sosit momentul decisiv. Repartizasem deja ţintele între vedete, iar vizibilitatea permitea executarea asaltului în bune condiţii. Am dat deci

semnalul de atac general: „Avanti!“[21]

Carbrini şi Tedeschi aveau ca obiectiv de atac crucişătorul. Vedetele lor au pornit cu viteza maximă asupra ţintei şi după cîteva secunde a răsunat în golf bubuitul primei explozii. Îndată s-au dezlănţuit rafalele artileriei antiaeriene de pe navele inamice, într-o tragere dezordonată asupra unor avioane imaginare. După încă puţin timp am auzit spre dreapta o altă explozie. Am presupus că aceasta este opera lui Barberi.

Lîngă mine rămăsese numai Beccati. Conform planului de acţiune, trebuia să plece iniţial la atac numai patru vedete, iar două să rămînă în rezervă şi să acţioneze în continuare în funcţie de rezultatele obţinute de cele patru vedete. Eu şi Beccati rămăsesem deci în rezervă. Ne-am apropiat amîndoi cu vedetele de tancul petrolier, care se găsea în apropierea noastră. După ce Beccati a raportat că vede clar ţinta, i-am dat ordin de atac şi vedeta sa s-a îndreptat cu viteza maximă spre tanc. În acelaşi timp, în spatele meu a izbucnit o nouă explozie puternică. Văzînd crucişătorul care se canarisea tot mai mult la tribord, m-am hotărît să-l atac şi eu, pentru a-i da lovitura de graţie. Înainte de pornirea motorului însă, privind pentru ultima oară golful prin binoclu, am observat în spatele tancului o navă cu pitură de camuflaj, care era desigur o navă de luptă. Mi-am schimbat atunci hotărîrea iniţială, am întors la dreapta şi am plecat la atac spre această navă cu viteza maximă. După cîteva secunde am blocat cîrma şi m-am aruncat în apă. S-a mai auzit puţin timp zgomotul motorului, apoi acesta a încetat, însă explozia nu s-a produs. Probabil vedeta a fost oprită de un corp plutitor sau un alt obstacol din golf şi nu a mai ajuns la ţintă.

Am început să înot din toate puterile spre malul nordic al golfului. Se luminase de ziuă. Deodată, de la prova unui cargou s-au auzit strigăte. După cîtva timp s-a apropiat de

[21] Înainte !

mine o barcă. Am fost ridicat din apă şi dus la bordul cargoului unde, în careu, era adunat aproape întregul echipaj echipat cu centuri de salvare. După ce mi-am spus gradul şi numele, am fost întrebat dacă nu cumva sînt pilot de pe un avion doborît şi dacă mai există şi alţii împreună cu mine. Le-am răspuns negativ la toate întrebările.

Peste o jumătate de oră am fost escortat de cîţiva soldaţi de infanterie marină la arestul garnizoanei. Apoi, la ora 10.00, am fost transportat tot sub această escortă pe celălalt mal al golfului. Am trecut pe lîngă un tanc canarisit, avînd într-un bord o spărtură prin care se scurgea păcura. Crucişătorul era mult aprovat şi canarisit la tribord, cu elicele deasupra apei. Deasupra golfului patrula un hidroavion la înălţime mică.

Am ajuns la un cheu mic unde era acostată una din vedetele noastre de asalt, absolut intactă. În jurul ei se adunaseră o mulţime de soldaţi curioşi. Un ofiţer m-a condus pînă la vedetă şi, sub ameninţarea pistolului, m-a întrebat dacă cercetarea vedetei prezintă vreun pericol. I-am răspuns afirmativ, propunîndu-i să îndepărteze mulţimea de curioşi de lîngă vedetă. Ofiţerul m-a mai întrebat unde se găseşte încărcătura de exploziv şi cum se poate dezarma aparatul de aprindere. I-am spus că nu ştiu nimic şi i-am repetat acelaşi lucru şi după ce m-a ameninţat de cîteva ori cu pistolul. Văzînd că nu poate obţine nimic de la mine, ofiţerul a ordonat tuturor să se îndepărteze de vedetă, iar eu am fost condus din nou la arestul garnizoanei.

A doua zi, la închisoarea „Castello Paleocastro" m-am întîlnit cu ceilalţi cinci conducători de vedete de asalt, care căzuseră şi ei prizonieri.

Atacul s-a executat în strictă conformitate cu planul iniţial, pe baza ordinelor şi indicaţiilor date de Moccagatta: asaltul în perioada crepusculului de dimineaţă; repartizarea ţintelor; plecarea la atac: menţinerea unei rezerve care să acţioneze în funcţie de rezultatele obţinute

de primul eşalon.

La 27 martie am obținut aprobarea să trimit o scrisoare familiei. Cu această ocazie am reuşit ca, printr-un cod convențional, să comunic comandantului Flotilei a 10-a M.A.S. rezultatul atacului, precum şi capturarea de către englezi a unei vedete „M.T.M. “. Mai târziu am aflat că mesajul meu a ajuns la comandantul Flotilei abia în luna iunie 1941“.

Aşa a descris locotenentul Fagioni desfăşurarea acțiunii din Golful Suda. Conducătorul de vedetă Carbrini povesteşte, la rîndul lui, modul în care s-a executat atacul asupra crucişătorului englez „York“. Să-l ascultăm şi pe acesta.

„După ce am trecut de cel de al treilea obstacol şi am ajuns în mijlocul golfului, m-am apropiat de vedeta lui Fagioni şi am stopat motorul, conform ordinului primit.

În față se distingea confuz silueta unei nave mari, iar în auz ne parvenea vag zgomotul produs de turboventilatoare.

Fagioni ne-a expus hotărîrea sa, repartizînd două vedete pentru atacul crucişătorului. Această misiune mi-a revenit mie şi lui Tedeschi. Urma să trecem la atac de îndată ce permiteau condițiile de vizibilitate. Ceilalți conducători de vedete trebuiau de asemenea să lanseze cu viteza maximă vedetele lor spre țintele repartizate, îndată ce s-a auzit prima explozie.

Despărțindu-mă de grupul lui Fagioni, m-am îndreptat cu viteza minimă spre crucişător. Foarte aproape de mine aluneca uşor şi Tedeschi cu vedeta lui. Vizibilitatea era redusă şi crucişătorul se distingea foarte greu din cauza malului înalt, precum şi datorită piturii de camuflaj a navei. Cînd silueta navei a început să se contureze mai bine, am oprit motoarele în aşteptarea ivirii zorilor. Distanța pînă la crucişător era de 300 metri.

Am aşteptat timp de 15 minute. La ora 05.30 am dat semnalul de plecare la atac, deoarece pericolul de a fi descoperiți de inamic era prea mare. Cîtva timp am mers

împreună cu Tedeschi bord la bord, cu viteza maximă. La distanța de 80 metri de crucişător am blocat cîrma, am eliberat siguranța aparatului de aprindere şi am sărit în apă. În acest moment, vedeta era dirijată exact spre centrul crucişătorului. Chiar înainte de a mă putea ridica pe pluta de salvare, am auzit cum cele două vedete se izbesc de bordajul navei inamice şi se sfărîmă în țăndări. Apoi, după cîteva secunde care mi s-au părut că trec chinuitor de încet, a răsunat bubuitul puternic al unei explozii, a cărei presiune am simțit-o din plin, transmisă prin apă. O coloană înaltă de foc, fum şi apă se profila pe crucişător. Imediat după aceea am auzit zgomotul motoarelor de la celelalte vedete; apoi au răsunat cîteva explozii, la diferite distanțe.

După ce m-am eliberat cu mare greutate de combinezonul de cauciuc, care era rupt, am început să înot către mal. Ajuns la o distanță de aproximativ 15 metri de uscat, am fost ajuns din urmă de o barcă. Un ofițer din barcă, amenințîndu-mă cu pistolul, m-a somat să ridic mîinile sus. Am fost ridicat din apă la fel ca un balot. Eram atît de obosit, încît abia mă mai țineam pe picioare. M-au dus la mal în apropierea unei baterii de artilerie de coastă şi m-au dat în primirea a două santinele. Aici m-am întîlnit cu Tedeschi, Beccati şi Barberi".

Declarația lui Carbrini a fost anunțată oficial la terminarea războiului, după înapoierea acestuia din prizonierat.

Din sistematizarea şi confruntarea declarațiilor şi rapoartelor conducătorilor de vedete s-a putut contura tabloul de ansamblu al acțiunii din noaptea de 25 spre 26 martie din Golful Suda.

Cele şase vedete de asalt din detaşamentul lui Fagioni au acționat astfel: vedeta lui de Vito a lovit un cargou; Barberi şi-a lansat vedeta asupra unui tanc petrolier; Beccati a asaltat, de asemenea, un tanc mare petrolier de 18 000 tone; Carbrini şi Tedeschi şi-au dirijat vedetele

asupra crucişătorului englez „York“; în sfîrşit, Fagioni nu a putut obține nici un rezultat şi probabil că vedeta lui, cu care a încercat să lovească o navă de luptă, a fost capturată intactă de către englezi.

După epuizarea atacului vedetelor, deasupra întregului golf s-a dezlănțuit un vacarm infernal, provocat de tragerile haotice ale întregii artilerii antiaeriene asupra unor ținte aeriene invizibile. Apoi, după cîtva timp, zgomotul s-a potolit treptat şi în golf s-n aşternut o tăcere deplină. Crucişătorul avariat era puternic canarisit într-un bord. Abia acum au înțeles englezii că au căzut victimă unui atac executat de diversioniștii maritimi italieni, cu o nouă armă secretă.

Beccati, în raportul său, relata printre altele:

„... De la bateria de coastă unde eram ținuți sub pază, admiram tabloul măreț al victoriei noastre. Două remorchere trăgeau după ele un crucişător avariat pentru a-1 pune pe uscat. Dintr-un tanc scufundat se revărsa în clocot un şuvoi gros de păcură, care se întindea treptat pe apa golfului. Un alt tanc scufundat lăsa să i se vadă numai unul din borduri şi chila...“

Acțiunea din Golful Suda reprezintă fără îndoială un succes destul de însemnat al Flotilei a 10-a M.A.S. Bilanțul atacului înregistrează un crucişător de 10 000 tone grav avariat şi trei nave de transport scufundate, cu un tonaj global de 32 000 tone. În total, 42 000 tone nave de luptă şi de transport scoase din luptă.

Episodul din Golful Suda a dat însă naştere la o serie de controverse între nemți şi italieni, fiecare revendicîndu-şi meritul acestei victorii. Cînd nemții au ocupat Insula Creta în mai 1941, ei au găsit în Golful Suda navele scufundate în noaptea de 25 spre 26 martie şi le-au trecut la bilanțul atacurilor germane executate cu aviația asupra obiectivelor militare din insulă.

Italienii au adus în sprijinul recunoaşterii succesului realizat de ei, în afară de rapoartele participanților la

acțiune, două documente găsite de ofițerii italieni pe crucişătorul „York", după ocuparea insulei de către germani. În ambele documente, scrise de şeful mecanic al crucişătorului şi de un ofițer mecanic de pe navă, se vorbeşte despre explozii submarine sau explozii de torpile care au provocat avarierea crucişătorului.

Nemții în schimb mizau pe comunicatul oficial al amiralității britanice, în care se anunța scufundarea crucişătorului „York" de către aviația germană.

Această controversă însă, precum şi meritele fiecăruia dintre cei doi aliați în scufundarea navelor din Golful Suda ne interesează mai puțin. Rămîne ca interesant de reținut faptul că se poate obține un succes remarcabil cu o armă nouă, necunoscută încă de inamic, atunci cînd acțiunea este judicios organizată şi precis executată şi mai ales atunci cînd inamicul dă dovadă de lipsă de vigilență şi nu ia suficiente măsuri de siguranță.

2

Insula Malta, cu importanta bază maritimă militară La-Valletta, constituie principala fortăreață maritimă şi punct de sprijin al Angliei în centrul Mediteranei. Încă înainte de declanşarea celui de al doilea război mondial, Malta a stat în centrul atenției comandamentului flotei italiene, care căuta diferite forme de acțiune şi forțe speciale pentru a ataca această citadelă care părea la fel de inexpugnabilă ca şi Gibraltarul. De altfel, Malta a fost unul din principalele obiective care a determinat apariția forțelor „minore" în Italia şi organizarea Flotilei a 10-a M.A.S.

În anul 1941 însă, situația era diferită de aceea din 1935 cînd baza La-Valletta era înțesată până la refuz cu nave de luptă engleze de toate clasele. După intrarea Italiei în război, din cauza repetatelor bombardamente la care a fost supusă Malta[22], navele mari de luptă engleze care

[22]Durata de zbor a aviației de bombardament din Sicilia pînă în Malta era de numai 15'.

constituiau forțele principale din Mediterana au fost retrase din La-Valletta şi redislocate la Gibraltar şi Alexandria. În Malta au rămas numai forțe navale uşoare, pentru acțiuni de asigurare. Din aceste motive, obiectivele principale ale Flotilei a 10-a M.A.S. au devenit acum Alexandria şi Gibraltar, unde s-au desfăşurat numeroase şi variate acțiuni, descrise în capitolele precedente.

După acțiunea reuşită a vedetelor de asalt în Golful Suda, vechiul plan de diversiune maritimă asupra Maltei a început să fie studiat din nou. Teseo Tesei, unul din constructorii torpilei conduse de om „Maiale", era cel mai înfocat susținător al acestui plan. Ideea sa de atac asupra Maltei devenise o adevărată obsesie. Iată ce spunea el în această privință:

„... Trebuie ca toată lumea să ştie că italienii pot ataca Malta. Interesează prea puțin şi este lipsit de importanță faptul dacă vom scufunda sau nu vreo navă engleză. Important pentru noi este să acționăm cu hotărîre şi să sărim în aer împreună cu torpilele noastre, sub ochii îngroziți ai inamicului..."

Aşadar, nu interesează prea mult pierderile care trebuie provocate inamicului şi nici victoria în luptă. Ceea ce prezintă importanță este ca englezii „să fie înspăimîntați, să li se ştirbească orgoliul, să li se demonstreze că italienii, şi numai italienii, pot pătrunde în inima Maltei".

La 25 aprilie 1941, conform indicațiilor amiralului De Curten, Moccagatta împreună cu un grup operativ începe să elaboreze la Roma planul de atac asupra Maltei. Întrucît însă amiralul Campioni – locțiitorul şefului Marelui stat major – îşi exprima serioase îndoieli asupra eficacității şi utilității unei astfel de acțiuni, aplicarea în practică a planului a fost deocamdată amînată fără termen.

Între timp însă continuau pregătirile pentru definitivarea planului de acțiune şi pentru asigurarea atacului asupra Maltei. În acest scop, un detaşament de vedete de asalt a fost redislocat la Augusta (Insula Sicilia),

unde s-a perfectat pregătirea oamenilor şi a materialului. La începutul lunii mai 1941, acest detaşament este gata de acțiune.

Un punct slab al planului de acțiune îl constituia organizarea şi execuția cercetării preliminare. Italienii nu dispuneau de nici un fel de informații asupra Maltei, în afară de fotografiile aeriene luate de la mare distanță. Nici un agent italian nu a putut fi strecurat pe teritoriul Maltei, pentru a furniza datele informative necesare.

Pentru a aduna informații suplimentare asupra raionului de acțiune, precum şi pentru a verifica posibilitățile apropierii în secret de Malta, Moccagatta a organizat cîteva acțiuni de cercetare cu vedetele, pe care le-a condus el însuşi. Misiunile de cercetare s-au executat cu cîte o vedetă de mare tonaj, în zilele de 25, 28 şi 30 mai. Vedeta se apropia pînă aproape de intrarea în La-Valletta unde rămînea cîteva ore în derivă, executînd supravegherea asupra intrării în bază.

La sfîrşitul lunii mai, Moccagatta cere aprobarea pentru execuția atacului, însă amiralul De Curten ordonă amânarea atacului sub motivul că în Malta se găsesc deocamdată prea puține nave. În sfîrşit, declanşarea acțiunii este hotărîtă pentru 27 sau 28 iunie. În acest scop, între 23 – 25 iunie se definitivează pregătirea oamenilor şi a materialului, iar la 26 iunie se execută o ultimă cercetare.

La 28 iunie, întregul detaşament de vedete a ieşit din Augusta, în vederea atacului asupra Maltei. Vedete torpiloare mari remorcau micile şi fragilele vedete de asalt „M.T.M". Vîntul puternic de sud-est provoca îngrijorare în rîndul echipajelor.

Într-adevăr, după puțin timp, vedeta lui Moccagatta – care avea conducerea atacului – suferă o avarie care întârzie întregul detaşament. Abia s-a remediat această avarie şi o altă vedetă s-a scufundat din cauza valurilor mari. Totuşi marşul spre Malta se continua. Abia după ce

s-au produs avarii la încă două vedete, Moccagatta a ordonat înapoierea detaşamentului la Augusta. Prima încercare de atac asupra Maltei s-a terminat aşadar cu o înfrîngere destul de uşoară, provocată de forțele dezlănțuite ale naturii. Vor urma încă alte înfrîngeri, mai grele, atingînd pînă la urmă proporțiile unui adevărat dezastru.

A doua încercare de atac are loc la 30 iunie. La ora 15.00, întregul detaşament se găsea deja în mare, în marş spre Malta. Evenimentele din cadrul acestei acțiuni au fost descrise de Moccagatta.

„... Navigam cu motoarele auxiliare ale vedetelor mari de remorcaj, menținînd-ne la viteza de 6 Nd. Vîntul era slab, din sud-vest. Se părea că marşul a început cu bine. Totuşi, la ora 16.00, a trebuit să ne oprim cu toții, deoarece o vedetă de asalt „M.T.M." lua apă şi era în pericol să se scufunde din moment în moment. Am controlat personal avaria la fața locului şi, pentru a nu mai pierde timp, am ordonat ca vedeta avariată, remorcată de vedeta torpiloare, să se înapoieze în bază. Apoi ne-am reluat vechiul drum spre Malta.

Ajunşi la capul Murro-di-Porco, vîntul a început să se întărească. Am continuat însă marşul, cu convingerea că vîntul va cădea. Într-adevăr, în curînd vîntul a început să se liniştească şi valurile să se micşoreze treptat.

La ora 20.10 am oprit întregul detaşament, pentru a pune în ordine vedetele. Am ordonat să se evacueze apa din vedete şi să se verifice funcționarea motoarelor. Apoi ne-am continuat marşul.

Pe mare era calm plat. Tocmai îmi întăream convingerea asupra reuşitei traversadei şi a atacului cînd, deodată, s-a rupt remorca unei alte vedete care a rămas în derivă, în imposibilitate de a-şi porni motorul. În zadar am trimis la bordul vedetei pe cel mai bun mecanic al detaşamentului. Motorul refuza să pornească. Situația era destul de critică, deoarece vedeta respectivă era tocmai aceea care avea misiunea să creeze trecerea prin

obstacolele de la intrarea în bază. La 22.00 am hotărît să ne continuăm drumul fără această vedetă, împotriva părerii lui Giobbe care susținea să ne înapoiem la Augusta. După numai cinci minute ne-am oprit din nou, din cauza avariei la motorul unei vedete-remorcher. Aceasta a însemnat încă o întârziere de 20 de minute. Analizînd repede situația existentă şi perspectivele reuşitei acțiunii, am hotărît să renunț la continuarea misiunii şi să ne reîntoarcem în bază. În caz contrar, datorită întîrzierilor suferite, am fi ajuns la Malta pe lumină, nu am fi putut realiza surprinderea şi şansele de succes ar fi fost aproape nule.

La ora 01.30 ne găseam deja intrați în baza Augusta. Amărăciunea pe care, o resimțeam de pe urma acestui nou insucces a fost întrucîtva risipită de o întîmplare amuzantă. Unul din conducătorii vedetelor de asalt a adormit în timpul marşului şi nu şi-a dat seama că detaşamentul a girat, luînd drum de întoarcere. El s-a trezit abia cînd vedetele s-au oprit în rada portului Augusta. Văzînd coasta în apropiere şi fiind încă buimac de somn, conducătorul a crezut că se găseşte în fața Maltei, şi în consecință, mi-a raportat cu voce tare că este gata de atac".

Operația a fost amînată pentru luna următoare:

După cum s-a văzut, în primele două încercări de atac nereuşite, planul prevedea să se acționeze asupra Maltei numai cu vedetele de asalt. Între timp, Teseo Tesei a avut răgazul necesar pentru a-şi convinge superiorii că este mai indicat să se întreprindă o acțiune de atac mixtă, la care să participe vedete „M.T.M." şi torpile conduse de oameni. Mai susținea de asemenea ca una din T.C.O. să fie condusă chiar de el. Inginerul Tesei avea un trecut destul de agitat. El a participat cu curaj la numeroase acțiuni de diversiune submarină la Gibraltar şi Alexandria. A fost unul dintre creatorii primei T.C.O. şi a depus eforturi susținute pentru experimentarea costumelor de scafandru autonom şi a

aparatelor de respirat cu oxigen. A lucrat foarte mult timp sub apă, participînd la ranfluarea navelor de linie tip Cavour, scufundate de aviația torpiloare engleză în baza Taranto. Tesei avea deja inima slăbită şi medicii i-au interzis să participe la vreo acțiune submarină timp de şase luni. Totuşi, în urma unor repetate insistențe, Tesei a obținut de la Moccagatta aprobarea de a participa cu o T.C.O. la atacul asupra Maltei. Se părea că era un om care îşi căuta cu orice preț moartea, pe care a găsit-o pînă la urmă în apele Maltei.

*

* *

Baza maritimă militară engleză La-Valletta ocupă în Insula Malta un golf spațios, bine adăpostit, împărțit în două printr-o peninsulă pe care este situată localitatea La-Valletta. Cele două părți ale golfului poartă respectiv denumirea de „Golful mare (principal)" şi „Golful Marsa Musciet". Intrarea în golf este greu de observat de pe mare din cauză că malul înalt şi stîncos din jur se confundă cu relieful întregii insule.

În perioada la care ne referim, baza La-Valletta, ca şi întreaga insulă de altfel, era foarte bine amenajată pentru apărare. Pe insulă se găseau numeroase baterii de coastă de toate calibrele, proiectoare, radiolocatoare, hidrofoane etc., iar intrarea în bază era închisă cu puternice obstacole.

În golful principal al bazei La-Valletta se putea pătrunde pe două căi: prin intrarea principală, închisă cu patru rînduri de plase şi estacade, sau printr-un mic loc de trecere pe sub un pod care unea cheul Sant-Elmo cu malul. Podul era metalic, cu trei picioare de susținere şi suficient de înalt pentru a lăsa să treacă pe sub el nave de

tonaj mic. Pentru a bloca şi această îngustă intrare în port, de pod au fost atârnate plase metalice care ajungeau pînă aproape de fund şi erau destinate în principal contra torpilelor. Ele puteau însă împiedica şi pătrunderea navelor.

Comandantul Flotilei a 10-a M.A.S., lipsit de informații precise asupra raionului de acțiune, presupunea că intrarea principală în port este bine amenajată şi puternic asigurată cu numeroase mijloace de observare vizuale şi radiotehnice, precum şi cu armament de toate categoriile, fără a mai vorbi de cele patru linii de obstacole ce păreau aproape de netrecut. De aceea s-a hotărît ca pătrunderea în port să se facă prin intrarea secundară, adică pe sub pod.

Apoi, folosind experiența celor două încercări nereuşite, s-a renunțat la remorcarea vedetelor de asalt pînă în apropiere de Malta, cu ajutorul vedetelor mari, deoarece s-a constatat că acest sistem era legat de mari riscuri. Din acest motiv, pentru transportul vedetelor „M.T.M." a fost destinată nava auxiliară „Diana", un iaht rapid ce aparținuse lui Mussolini şi pe care acesta l-a cedat flotei la începutul războiului. „Diana" urma să ambarce la bord toate vedetele „M.T.M.", să execute cu ele traversada şi apoi să le lase la apă în apropiere de Malta. De asemenea, această navă mai trebuia să ia la remorcă o vedetă specială de tip „M.T.L.", destinată să transporte pînă la intrarea în port două T.C.O. „Maiale". Prin adoptarea acestei soluții, atît conducătorii de vedete, cît şi conducătorii de torpile au fost eliberați de orice eforturi şi riscuri pe timpul traversadei.

Planul general de acțiune, în ultima, sa formă, prevedea în esență următoarele: echipajul primei T.C.O. urma să se apropie de pod şi să ataşeze conul torpilei de plasa atîrnată care bloca intrarea în port, creîndu-se astfel, prin explozia încărcăturii, o breşă suficient de largă în această plasă. Vedetele de asalt debarcate de pe „Diana", aflate în

aşteptare în derivă la o mică distanță, aveau misiunea să pătrundă prin breşa creată în plasă şi, o dată ajunse în port, să atace cu viteza maximă navele inamice din golf. În sfîrşit, cea de a doua T.C.O. trebuia să pătrundă în golful alăturat (Marsa-Musciet) şi să acționeze asupra submarinelor engleze care staționau acolo. După execuția misiunii, echipajele T.C.O. urmau să se înapoieze la vedeta care le-a transportat, iar conducătorii de vedete trebuia să fie pescuiți de către o vedetă torpiloare special destinată.

Este uşor de remarcat, din cele arătate pînă aici, că acțiunea proiectată era destul de complicată. Ea necesita o cooperare precisă între diferitele categorii de forțe participante la atac, cooperare care trebuia să se realizeze pe timpul nopții, în mediul submarin şi la suprafața apei, sub o puternică reacțiune probabilă din partea inamicului.

În legătură cu activitățile pregătitoare în vederea atacului spicuim în rezumat cîteva date din jurnalul personal al lui Moccagatta.

„9 iulie 1941. M-am deplasat la Spezia pentru a verifica stadiul de pregătire al torpilelor „Maiale" şi al vedetelor destinate pentru transportul acestora.

18 iulie. Prezint la Roma planul detaliat al acțiunii de atac asupra Maltei.

22 iulie. Mă găsesc la Augusta unde, la bordul navei „Diana", urmăresc modul de ambarcare şi lăsare la apă a vedetelor „M.T.M.". Pe timpul nopții execut o recunoaştere la Malta cudouă vedete.

23 Iulie. Execut o nouă recunoaştere de noapte la Malta. Primesc informații că în Malta se găseşte o mare unitate de nave de luptă engleze, împreună cu vase de transport (o navă de linie, un portavion, 14 distrugătoare, 14 cargouri).

24 iulie. Analizez din nou situația şi îmi dau seama că ne aşteaptă o grea încercare. Piedicile sînt foarte numeroase. În fața intrării La-Valletta curenții marini sînt foarte puternici. Coasta înaltă şi uniformă îngreunează

determinarea punctului, ceea ce poate duce la lansarea T.C.O. şi a vedetelor „M.T.M.” într-o poziție nefavorabilă. Englezii ar putea auzi zgomotul motoarelor şi să aprindă de la început proiectoarele. Ce vor face în acest caz vedetele de asalt, obligate să aştepte în derivă crearea breşei în plasă cu ajutorul T.C.O.? Nu ştiu ce se întîmplă cu mine. Poate că am devenit atît de pesimist din cauza oboselii.

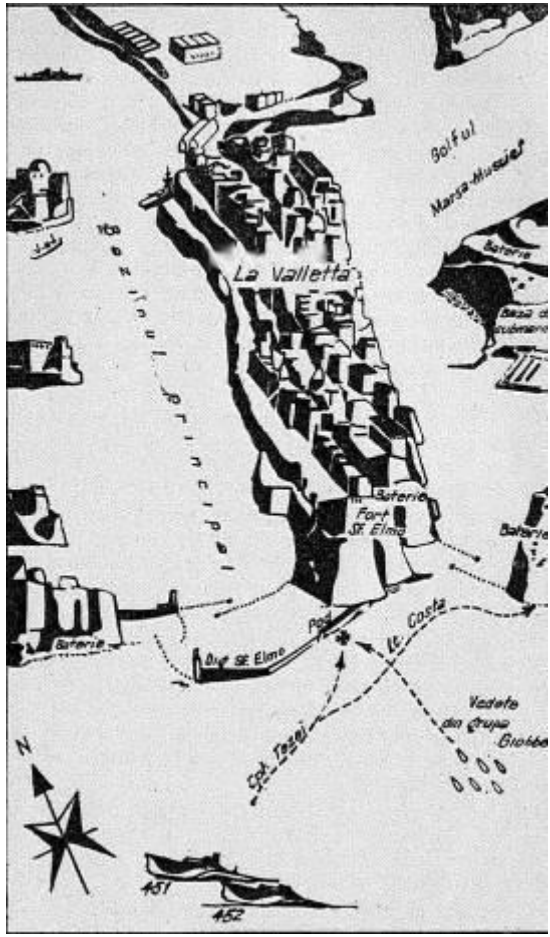
25 iulie. Ziua întreagă am fost chinuit de Giobbe, cu îndoielile sale asupra şanselor de reuşită. Am căutat să-i întăresc încrederea în reuşita acțiunii, arătîndu-i că planul stabilit va fi executat întocmai. Pînă la urmă i-am atras atenția în mod oficial să se conforme fără discuție ordinelor primite”.

Acestea au fost ultimele însemnări din jurnalul lui Moccagatta. El a plecat la atacul asupra Maltei, de unde nu s-a mai întors niciodată.

Iată cum s-a desfăşurat această acțiune care a avut un deznodămînt atît de tragic pentru Flotila a 10-a M.A.S.

În ziua de 25 iulie 1941, la apusul soarelui, detaşamentul de asalt de suprafață, comandat de Moccagatta, a ieşit din baza Augusta. Detaşamentul avea următoarea compunere: iahtul „Diana“ cu nouă vedete de asalt „M.T.M.“ la bord şi avînd la remorcă o vedetă tip „M.T.L.“ cu două T.C.O. „Maiale“; vedetele torpiloare de mare tonaj nr. 451 şi nr. 452. Moccagatta se găsea la bordul vedetei nr. 452, care avea la remorcă o altă vedetă torpiloare de tonaj mai mic, comandată de Giobbe, cu misiunea să conducă vedetele de asalt pe lîngă pod şi eventual să pescuiască din apă pe conducătorii de vedete rămaşi în viață. Prima T.C.O. avea ca echipaj pe Teseo Tesei şi Pedretti, cu misiunea de a distruge o plasă de sub pod, iar a doua T.C.O. — cu locotenentul Costa şi scafandrul Barla – avea misiunea să atace submarinele din Golful Marsa-Musciet. La acțiune participa grupul de comandă al Flotilei a 10-a M.A.S., cu detaşamentul de asalt de suprafață. La bordul unei vedete se găsea de

asemenea medicul şef al Flotilei a 10-a, doctorul Falcomata.



Acțiunea combinată executată cu vedete de asalt şi torpile conduse de om (“Maiale”) asupra Maltei (25 – 26 iulie 1941.)

Starea timpului şi a mării era bună, iar noaptea întunecoasă. În ajun, cercetarea italiană a semnalat intrarea în La-Valletta a unor nave mari de luptă şi cargouri. Aşadar, deocamdată, erau create toate condițiile

favorabile executării atacului.

Marşul spre Malta s-a executat normal, fără nici un incident. La distanța de 20 Mm de insulă, de pe „Diana“ au fost lansate la apă cele nouă vedete de asalt „M.T.M.“. Una din vedete, la care nu s-a putut porni motorul, a fost scufundată. Conducătorul ei, Montanari, s-a ambarcat pe una din vedetele mari.

Detaşamentul de asalt s-a îndreptat spre intrarea în La-Valletta navigînd cu o viteză mică, în următoarea formație: în cap, Giobbe cu vedeta sa torpiloare; urmau cele opt vedete de asalt, în linie de şir; pe flancuri se deplasau vedetele mari nr. 451 şi nr. 452. La o anumită distanță naviga şi vedeta „M.T.L.“ cu cele două T.C.O. la bord. Iahtul „Diana“, îndeplinindu-şi misiunea, a luat drum de înapoiere spre bază.

Întreaga formație s-a oprit la distanța de 2 Mm de podul Sant-Elmo. De aici numai vedeta „M.T.L.” şi-a continuat drumul fără zgomot, cu ajutorul motoarelor electrice, apropiindu-se cu încă 1000 metri de pod.

În planul general de acțiune era prevăzută şi participarea aviației, în cooperare cu detaşamentul de asalt de suprafață. În scopul dirijării vedetelor spre intrarea în port şi pentru a distrage atenția, englezilor de pe teatrul maritim au fost planificate trei bombardamente aeriene, coordonate cu acțiunea de asalt de suprafață: primul bombardament, de mică intensitate, la ora 01.45, asupra bazei La-Valletta; al doilea bombardament, mai puternic, la ora 02.30, asupra aceluiaşi obiectiv; al treilea bombardament, în adîncime, asupra aerodromului Micabba, la ora 04.30, ora la care era prevăzut atacul vedetelor de asalt. În realitate acțiunea aviației s-a desfăşurat astfel: primul bombardament nu a mai avut loc; al doilea s-a executat cu un singur avion la ora 02.45, adică cu o întîrziere de 15 minute; în sfîrşit, al treilea bombardament s-a executat doar cu două avioane la ora 04.20, deci cu 10 minute înainte de ora planificată.

La ora 03.00, în punctul în care s-a oprit vedeta „M.T.L.“, conducătorii de torpile Tesei şi Costa au lansat la apă torpilele „Maiale”. Imediat după lansare s-a observat că motorul torpilei lui Costa funcționează anormal şi ambii conducători de torpile au pierdut trei sferturi de oră pentru remedierea avariei. Abia la ora 03.45 cei doi ofițeri au reuşit să-şi ia rămas bun unul de la altul. Înainte de despărțire, Costa i-a atras atenția lui Tesei că sînt în întîrziere cu aproape o oră față de plan şi că el, Tesei, nu va mai avea timp suficient ca să se îndepărteze de zona exploziei. Pe de altă parte, în cazul cînd s-ar fi amînat explozia prin mecanismul de orologerie, astfel ca Tesei să aibă timp să se înapoieze la vedeta „M.T.L.“, atunci vedetele de asalt, întîrziind atacul, nu ar mai fi putut folosi întunericul nopții şi acțiunea ar putea fi ratată. La această observație a lui Costa, Tesei a răspuns astfel:

„Ştiu prea bine că singura mea misiune este să conduc torpila pînă la plasă şi să produc explozia la ora 04.30, aruncînd în aer plasa. Explozia se va produce exact la această oră. În caz de întîrziere, voi regla aparatul de aprindere la explozie instantanee”.

(Din raportul lui Costa, prezentat după război).

Tesei şi Pedretti, călare pe torpila lor „Maiale”, s-au îndreptat spre plasele atîrnate sub pod, care trebuiau minate, iar Costa şi Barla cu torpila încă incomplet reparată au plecat către Golful Marsa-Musciet. Între timp Giobbe, conducînd cu viteză minimă vedeta torpiloare, dirija cele opt vedete de asalt în direcția podului pînă cînd acesta s-a conturat vag în întunericul nopții. Aici, toate vedetele s-au oprit. Conducătorii de vedete, cu nervii încordați la maximum, aşteptau zgomotul exploziei din direcția podului, explozie care constituia semnalul de plecare la atac. Timpul se scurgea extrem de încet şi aşteptarea devenea, chinuitoare. Partea de est a orizontului începea să se coloreze cu primele nuanțe ale zorilor.

Conducătorii vedetelor de asalt îşi adunaseră uşoarele

lor ambarcațiuni în jurul lui Giobbe, comandantul detaşamentului. Priveau țintă către chipul său care începea să se distingă în cenuşiul sfîrşitului de noapte, aşteptîndu-i hotărîrea. Dar Giobbe tăcea deocamdată, zbuciumat de o adîncă luptă interioară. Trebuia neapărat să ia o hotărîre, deoarece fiecare minut care trecea putea să provoace ratarea misiunii şi să pericliteze viețile subordonaților săi. Trebuia să rezolve într-un fel oarecare această dilemă în fața căreia se găsea. Dacă ar fi lansat o vedetă de asalt în plasă pentru a crea o spărtură, ar fi provocat fără îndoială moartea lui Tesei şi a lui Pedretti, care se găseau în acel moment în apropierea plasei. Pe de altă parte, dacă ar mai fi aşteptat, răsăritul soarelui ar fi adus cu sine eşecul sigur al acțiunii.

Deodată, acest impas s-a rezolvat de la sine. La ora 04.30 precis, vedetele de asalt au fost zguduite de o puternică explozie submarină. Tesei şi Pedretti şi-au îndeplinit misiunea cu o precizie matematică. Sosise momentul ca Giobbe să dea comanda supremă: „Înainte!“ Totuşi el mai ezita încă. Lanțul îndoielilor şi al nesiguranței încă nu se sfărîmase. A reuşit oare explozia să producă în plasă o spărtură suficient de mare pentru trecerea vedetelor? Dacă s-ar mai trimite o vedetă să explodeze în plasă, nu s-ar periclita, oare viața lui Tesei şi Pedretti care poate se mai găsesc în apropiere? Giobbe era pus acum în situația de a hotărî nu sub impulsul sensibilității omeneşti, ci cu conştiința de comandant al detaşamentului de suprafață din Flotila a 10-a M.A.S. Orice întîrziere putea fi de acum înainte fatală.

În sfîrşit, în liniştea mormîntală care domnea în jur, s-a auzit ordinul de luptă, al lui Giobbe rostit cu un ton coborît dar ferm:

„Atențiune! În cap vei merge tu, Frassetto, urmat imediat de Carabelli. Dacă intrarea mai este încă închisă cu plase, veți crea o breşă, explodînd vedetele în plasă. Celelalte şase vedete, în linie de şir, în cap cu Bozno, veți

trece pe sub pod la interval de cîteva secunde. Şi nu uitaţi lucrul cel mai important: pentru ca cel puţin o vedetă să poată pătrunde în port şi dacă nu există nici o altă soluţie, va trebui să vă jertfiţi cu toţii, deschizînd drum liber acestei vedete. Şi acum, să auzim de bine. Înainte! “

Hotărîrea s-a luat şi ordinul decisiv a fost dat.

După cîteva secunde, liniştea acelui început de dimineaţă sîngeroasă a fost spartă de zgomotul puternic a opt motoare care duduiau la turaţia maximă. Două vedete mai în faţă, urmate de celelalte şase în linie de şir, au pornit cu viteză înainte.

Frassetto şi Carabelli s-au lansat asupra plaselor. Primul s-a catapultat din vedetă la 80 metri de pod, însă vedeta nu a făcut explozie. Atunci Carabelli s-a hotărît să se sacrifice şi, fără să se catapulteze, a condus vedeta pînă în plasă unde a pierit în vîrtejul exploziei care a urmat. Din nefericire, sacrificiul său s-a dovedit a fi inutil. Datorită exploziei, arcada podului dintre două picioare s-a rupt şi întreaga masă metalică a căzut în apă, blocînd intrarea mai puternic decît plasele.

Îndată după explozie, din toate părţile s-au aprins proiectoarele şi nenumărate ţevi de tunuri şi mitraliere au început să reverse asupra vedetelor un uragan de foc. Mica suprafaţă de apă din faţa podului Sant-Elmo se transformase într-o veritabilă scenă de apocalips. Grupul de vedete de asalt, luminat „a giorno“ de fasciculele numeroaselor proiectoare, gonea spre pod sub ploaia ucigătoare de gloanţe care făcea apa să fiarbă în jur. Ajunşi în faţa obstacolului provocat de arcada prăbuşită, conducătorii de vedete s-au oprit brusc, într-o totală derută. Au fost de ajuns cîteva secunde pentru ca pe suprafaţa apei să înceteze orice mişcare, orice activitate. Aviaţia de vînătoare engleză, decolată în grabă, desăvîrşea opera ucigătoare începută de mitraliere-artilerie, vînînd cu mitralierele pe supravieţuitorii grupului de vedete care pluteau pe suprafaţa apei, lipsiţi de orice apărare.

Patru conducători de vedete au fost uciși, iar ceilalți trei – între care unul grav rănit – au fost luați prizonieri. (Al optulea – Carabelli – s-a sacrificat, după cum ne amintim, intrînd cu vedeta în plasă.)

Conducătorul de torpilă Costa împreună cu scafandrul său Barla nu au mai putut pătrunde în golful Marsa-Musciet din cauza defecțiunilor la torpilă, precum şi datorită alarmei şi au căzut de asemenea prizonieri la englezi.

Giobbe, din vedeta sa, urmărise cu groază de la distanță sfîrşitul tragic al vedetelor de asalt şi al conducătorilor acestora. El s-a apropiat de vedeta lui Moccagatta, căruia i-a raportat dezastrul care s-a consumat într-un interval de cîteva minute. Apoi, vedeta lui Giobbe a fost luată la remorcă de vedeta nr. 452 pe care se găsea Moccagatta şi ambele nave s-au îndepărtat cu viteza maximă de coasta Maltei, urmate şi de vedeta nr. 451.

După aproximativ o oră, cînd se luminase deja bine de ziuă, grupul de vedete a fost descoperit de aviația de vînătoare engleză, care a început să le mitralieze cu furie. Pe vedeta nr. 452 şi pe cea remorcată au fost uciși opt oameni, printre care Moccagatta, Giobbe şi doctorul Falcomata. Vedeta nr. 452, grav avariată şi în imposibilitate de manevră, a fost abandonată. Cei unsprezece oameni rămaşi în viață s-au ambarcat pe vedeta lui Giobbe şi, pornind în goană, au reuşit după puțin timp să ajungă din urmă iahtul „Diana“ şi astfel să se salveze. Pe vedeta nr. 451 au luat foc rezervoarele de benzină, chiar după primele rafale trase de aviația de vînătoare. Echipajul vedetei, după ce a reuşit să doboare un avion englez cu mitralierele de calibru mare, s-a aruncat în apă. Imediat vedeta a explodat în flăcări şi s-a scufundat, provocînd moartea a patru marinari. Cei nouă oameni rămaşi în viață, printre care şi cîțiva răniți, au fost pescuiți din apă după 6 ore de către o vedetă engleză şi

luați prizonieri. În drum spre Malta au văzut vedeta nr. 452, grav avariată dar menținîndu-şi capacitatea de plutire. Pe puntea ei zăceau camarazii lor, morți sau grav răniți, iar printre ei se agitau cîțiva marinari englezi.

Despre Tesei şi Pedretti nu s-a mai putut afla nimic după aceea. Dintr-o informație apărută mai tîrziu rezultă că englezii au găsit în apă, în apropierea podului Sant-Elmo, o mască de scafandru şi un aparat de respirat cu oxigen pe care rămăseseră prinse bucăți de carne şi smocuri de păr. Este aproape sigur că cei doi s-au sacrificat provocînd explozia instantanee a încărcăturii conului de război al torpilei.

Din această aventură nefericită a scăpat numai iahtul „Diana" şi o vedetă torpiloare cu 11 oameni care, aşa cum am arătat mai sus, a reuşit să ajungă din urmă iahtul.

După datele furnizate de italieni, pe baza rapoartelor supraviețuitorilor, rezultă următorul bilanț dureros: 19 morți, 14 prizonieri; pierdute 2 vedete torpiloare, 9 vedete de asalt şi o vedetă „M.T.L." (întregul detaşament de suprafață al Flotilei a 10-a a M.A.S.); 2 T.C.O. „Maiale" sacrificate şi două avioane de vînătoare doborîte (din cele care au făcut acoperirea aeriană a iahtului „Diana"). Toate acestea, în schimbul unui avion de vînătoare doborît şi al unui mic pod avariat, singurele pierderi suferite de englezi.

Astfel s-a terminat încercarea nereuşită de atac asupra Maltei, cea mai grea şi mai tragică acțiune a Flotilei a 10-a M.A.S.

După război, italienii au aflat că englezii descoperiseră din timp cu ajutorul radiolocației detaşamentul de asalt al Flotilei a 10-a şi se găseau de la început în stare de alarmă. Iată ce relatează în această privință un document oficial englez publicat în anul 1944 şi intitulat „Lupta aeriană la Malta".

„La Malta au fost instalate radiolocatoare, după puțin timp de la începerea războiului. În noaptea de 25 iulie

1941 s-a descoperit cu ajutorul radiolocatoarelor apropierea de Malta a unui detaşament de nave de suprafață. Imediat s-a dat alarma. Avioanele de tip „Swordfish" erau gata de zbor, iar avioanele „Hurricane" se pregătiseră să decoleze o dată cu ivirea zorilor. În acest timp, aviația italiană executa bombardamente uşoare care se pare că nu erau coordonate cu atacul detaşamentului de nave de suprafață.

Ceva mai tîrziu s-au primit informații despre un zgomot de motoare care se auzea de-a lungul coastei de nord-est. Unitățile de apărare a litoralului, proiectoarele şi bateriile de artilerie de coastă erau gata de luptă.

Cu puțin timp înainte de răsăritul soarelui, observatorii de la fortul Sant-Elmo au auzit un zgomot puternic de motoare care se apropia ca un uragan şi au văzut siajul provocat de un grup de nave mici şi rapide care se îndreptau spre pod. A răsunat apoi o explozie, care a dărîmat podul. În acel moment au fost aprinse proiectoarele care luminau din plin grupul de vedete explozive, dezlănțuit în plină viteză spre locul exploziei.

S-a deschis atunci focul cu toate categoriile de armament, mitraliere şi tunuri automate cu mare cadență, care executau tragerea la distanța eficace de 500 – 2 000 metri. Focul a durat numai două minute, după care s-a aşternut liniştea. Pe suprafața apei nu se mai găseau obiective asupra cărora să se tragă. Apoi, după ce s-a luminat de ziuă, avioanele „Hurricane" au distrus vedetele torpiloare care se retrăgeau spre Sicilia…"

Sfîrşitul tragic al aventurii de la Malta, din noaptea de 25 iulie demonstrează cît se poate de concludent că o apărare bine organizată este capabilă să respingă şi să facă inofensive forțele inamicului, inclusiv forțele şi mijloacele de diversiune, cu toate calitățile lor pozitive.

3

În primăvara anului 1942, în cadrul planului de

debarcare în Malta, aflat în curs de elaborare, Flotila a 10-a M.A.S. a primit misiunea să execute cercetarea sistemului de apărare a insulei. Pentru rezolvarea acestei misiuni au fost folosite vedete torpiloare care se apropiau pe timpul nopții de coastele Maltei, observînd punctele de sprijin, cazematele, obstacolele, bateriile de coastă şi modul de reacțiune a inamicului. În unele cazuri aceste vedete au debarcat pe insulă şi grupe mici de cercetare, care după executarea misiunii erau reambarcate. După cum se ştie, operația de ocupare a Insulei Malta a murit înainte de a se naşte.

În vara aceluiaşi an 1942, Flotila a 10-a M.A.S. recurge la un nou mijloc de luptă, pe care intenționează să-l folosească în scopul întăririi blocadei Insulei Malta.

Detaşamentul de suprafață al flotilei a primit în dotare cîteva pescadoare. Comandamentul flotilei a conceput un plan de folosire a acestora pentru atacul convoaielor engleze care ieşeau din Alexandria sau Gibraltar şi se îndreptau spre partea centrală a Mediteranei, în scopul aprovizionării Maltei. Ce cuprindea în principiu acest plan?

Pescadoarele, cu aspectul lor absolut inofensiv, urmau să desfăşoare o activitate cît se poate de paşnică, pescuind în apropierea bazelor engleze (Alexandria şi Gibraltar), în preajma comunicațiilor care legau aceste baze cu Malta, comunicații care erau bine cunoscute de italieni. Informațiile asupra ieşirii din baze a convoaielor sau a grupărilor navale engleze erau primite de pescadoare prin radio, de la uscat. La primirea acestor informații, pescadoarele ocupau o poziție din care să realizeze neapărat întîlnirea cu navele engleze.

Vasele de pescari aveau fiecare la bord, bine camuflate, cîte trei-patru vedete de asalt sau vedete torpiloare. La apariția convoiului sau a grupărilor navale inamice se lăsau la apă vedetele, care executau atacul prin surprindere. Factorul surpriză era realizat prin faptul că englezii nu se aşteptau în nici un caz la un atac de vedete

în raioane atît de îndepărtate de bazele italiene, raioane în care vedetele, avînd raza tactică de acțiune limitată, nu ar fi putut ajunge.

Au fost destinate trei pescadoare pentru misiunea de transport şi bază a mijloacelor de asalt de suprafață. Vedetele ambarcate la bordul lor erau bine camuflate, acoperite cu numeroase plase de pescuit şi unelte auxiliare. Pescadoarele erau murdare, prost întreținute, urît mirositoare, cu viteză mică. Nimeni nu putea bănui că sub plasele şi uneltele de pescuit se ascund puternice arme de luptă. Pescadoarele reprezentau aşadar o nouă variantă a „navelor-cursă“, apărute încă în primul război mondial şi reeditate în cel de-al doilea.

Unul din aceste pescadoare („Cefalo“) a executat o crucieră de 16 zile (14 – 30 iulie) de-a lungul coastelor Spaniei şi Insulelor Baleare. Această primă încercare a dat greş. În afară de faptul că în întreaga perioadă a crucierei numai timp de patru zile starea mării ar fi permis lăsarea la apă a celor două vedete torpiloare de la bord, nici o informație nu a semnalat trecerea prin raionul de crucieră a vreunui convoi inamic. A doua misiune, executată între 5 şi 18 august, s-a terminat de asemenea fără nici un rezultat pozitiv.

Celelalte două pescadoare, avînd fiecare la bord cîte patru vedete de asalt „M.T.M.“, au primit misiunea să acționeze în partea de est a Mediteranei, pe comunicațiile engleze care legau Alexandria cu Malta.

Între timp, situația de pe frontul din nordul Africii se schimbase în avantajul Italiei. Importanta bază Tobruk, apărată de englezi, a căzut şi trupele italo-germane după ce au ocupat El-Alamein înaintau spre Alexandria. Navele de luptă engleze care acționau în acest raion constituiau un permanent pericol pentru comunicațiile terestre din spatele frontului italo-german, comunicații care treceau prin imediata apropiere a litoralului şi puteau fi supuse bombardamentului naval dinspre mare.

În această situație, comandamentul flotei italiene hotărăşte să schimbe misiunea inițială a celor două pescadoare şi să le folosească împotriva navelor engleze care ar încerca să lovească comunicațiile terestre de litoral din spatele frontului.

Cele două pescadoare au intrat inițial în Tobruk apoi, datorită atacurilor masive ale aviației engleze, s-au refugiat în Golful Derna. Şi aici însă erau expuse atacurilor aeriene. Atunci s-a hotărît ca vedetele de asalt să fie debarcate de pe pescadoare şi transportate cu maşinile, pe timpul nopții, către linia frontului. În afară de vedete de asalt au mai fost transportate şi vedete torpiloare mici, cu un echipaj de doi oameni.

Coloana de maşini care transporta vedetele a ajuns în satul El-Daba, la 50 km de El-Alamein. Aici era singurul. punct din raion unde era posibilă lăsarea la apă a vedetelor, într-un mic golf.

În noaptea de 28 spre 29 august, englezii au atacat litoralul ocupat de italieni cu patru distrugătoare tip „Jervis“. În acel moment era lăsată la apă, gata de acțiune, o singură vedetă torpiloare. Vedeta a plecat la atac şi a reuşit să torpileze distrugătorul din capul formației.

A doua zi dimineața cele trei distrugătoare neavariate executau manevre pentru a da asistență distrugătorului torpilat în timpul nopții. În raion au sosit, la chemare, nouă bombardiere în picaj şi două avioane de vînătoare germane. Avioanele de vînătoare au început să mitralieze vedetele de asalt italiene lăsate la apă şi legate la balize, în ciuda semnalelor de recunoaştere transmise de italieni de pe mal. Au fost distruse în felul acesta două vedete de asalt. Cele nouă bombardiere au atacat fără rezultat distrugătoarele engleze. Distrugătorul avariat a fost dus la remorcă pînă, în Alexandria.

Vedetele au inițiat acțiuni de atac şi în raionul bazei Alexandria, unde stăteau în derivă, aşteptînd trecerea unor nave pe care să le lovească. Insuccesele se țineau însă şi

aici lanț. Fie că marea era liniştită şi nu treceau nave, fie că treceau nave însă starea mării nu permitea vedetelor să ia viteză maximă pentru ocuparea poziției de plecare la atac.

Marele şi durerosul insucces suferit la Malta se pare că a căzut ca un blestem peste Flotila a 10-a M.A.S. De atunci şi pînă la terminarea războiului, mijloacele de asalt de suprafață nu au mai obținut nici un rezultat demn de relevat.

Capitolul III

ACŢIUNILE DE ASALT DE SUPRAFAŢĂ ALE GRUPĂRII „K" ŞI ALE FLOTEI JAPONEZE

• Vedetele de asalt „Linse" împotriva forţelor de invazie anglo-americane din Golful Senei. • Mijloacele improvizate ale flotei japoneze, pentru atacul navelor de debarcare americane

1

După cîteva zile de la debarcarea anglo-americană din, Normandia, la 10 iunie 1944, căpitanul de rangul 1 F. Boehme a fost trimis la Le Havre pentru a lua toate măsurile pregătitoare în vederea folosirii în cel mai scurt timp a vedetelor de asalt explozive. Zece zile mai tîrziu, prima flotilă de vedete „Linse" a sosit în punctul de unde urma să acţioneze. Flotila, comandată de căpitanul Kolbe, era compusă din zece secţii, adică zece vedete de dirijare şi douăzeci de vedete explozive.

O însemnată deficienţă în construcţia vedetelor „Linse" o constituia faptul că rezervoarele lor de benzină aveau o capacitate prea mică, din care cauză vedetele nu puteau depăşi autonomia de 20 Mm. A fost necesar să se improvizeze în grabă montarea la vedete a unor rezervoare suplimentare. Chiar şi cu aceste rezervoare suplimentare, vedetele tot trebuiau transportate cu alte mijloace pînă în

raionul de acțiune, deoarece distanța între Le Havre şi acest raion era de 25 Mm. Pentru remorcarea vedetelor au fost destinate cîteva nave dragoare, care se găseau deja în port.

Prima acțiune a avut loc în noaptea de 29 iunie. Imediat după căderea nopții, cele treizeci de vedete s-au adunat în jurul dragoarelor. Fiecare dragor urma să remorcheze cîte trei vedete „Linse".

În timp ce vedetele să găseau legate lîngă bordajul dragoarelor, iar acestea din urmă erau acostate la cheu, conducătorii de vedete executau o ultimă verificare a sistemului de aprindere prin radio a încărcăturii de exploziv. Întrucît în timpul verificării la una din vedete sistemul de aprindere nu a fost scos din circuit cu încărcătura de amorsaj, vedeta a făcut explozie, provocînd scufundarea imediată a dragorului alăturat, precum şi moartea cîtorva oameni.

Începutul a fost deci de prost augur. Imediat după această întîmplare neobişnuită, dragoarele au ieşit din port avînd la remorcă vedetele. Acestea erau remorcate cîte două, la ureche, în ambele borduri ale fiecărui dragor, iar a treia – la pupa.

Îndată ce dragoarele au pus maşinile pe drum, s-a observat că vedetele se comportau foarte prost pe timpul remorcajului. Conducătorii de vedete luptau continuu din răsputeri cu apa care pătrundea în valuri în vedete, făcînd eforturi disperate pentru a le menține pe linia de plutire. Balansul puternic cauzat de valuri şi şocurile provocate de remorci au defectat aparatura de radio, acumulatoarele şi cablurile electrice de legătură. La unele din vedete s-au rupt remorcile, altele erau puternic canarisite într-un bord: multe erau pline cu apă, iar cele remorcate la ureche aveau avarii la bordaj din cauza izbirii continue de dragor.

Aproape că nu exista vedetă cu capacitatea de luptă completă. Din aceste motive, echipajele multor vedete au molat pe rînd remorcile, îndreptîndu-se spre țărm, unde au

întîlnit trupele germane. Cînd dragoarele au ajuns în sfîrşit în raionul de acţiune ordonat, din cele opt secţii de vedete care au plecat din Le Havre, au mai rămas doar două secţii în stare de eficienţă. Nici acestea însă nu au putut acţiona cu succes din cauza ceţii. Conducătorii vedetelor au rătăcit toată noaptea fără rost prin ceaţă şi prin întuneric, iar la ivirea dimineţii s-au refugiat la malul ocupat de germani.

A fost o noapte tristă şi plină de învăţăminte pentru Gruparea „K“. Motivul insuccesului era evident. Vedetele fuseseră construite de către inginerii din armata de uscat şi erau destinate să acţioneze pe lacuri, pe bazine şi pe golfuri închise. Urmînd să aibă această destinaţie, nu s-a dat o importanţă prea mare calităţilor nautice ale vedetelor. Ele s-au dovedit absolut necorespunzătoare pentru acţiuni la mare largă, lucru constatat de altfel şi anterior în raionul Anzio din Italia. Această nouă verificare nereuşită a determinat Gruparea „K“ să renunţe la vedetele armatei de uscat şi să-şi construiască propriile ei vedete de asalt, cu calităţi nautice corepunzătoare acţiunilor proiectate.

*

* *

La sfîrşitul lunii iulie a fost constituită prima flotilă de vedete de asalt construită de Gruparea „K“. Primind denumirea de „Flotila 211“, ea a fost pusă sub comanda căpitanului Bastian, fost comandant al unei vedete torpiloare, care a acţionat în repetate rînduri împotriva flotei de invazie din Golful Senei. Bastian avea în subordine 48 de vedete „Linse“, dintre care 16 vedete de dirijare şi 32 vedete explozive, adică 16 secţii a 3 vedete.

Din cauza drumurilor proaste şi a bombardamentelor inamice, flotila a fost transportată cu mare greutate pînă pe malul estuarului Senei. Aici a fost găsit un punct favorabil pentru lansarea vedetelor la apă, în apropierea localităţii Villers-sur-mer. Din acest punct vedetele

„Linse“ au executat două atacuri asupra flotei de invazie, în nopțile de 2 şi 7 august. Vom prezenta modul de desfăşurare a unuia din aceste atacuri, aşa cum rezultă din jurnalul personal al unui participant la acțiune, caporalul Leopold Arbinger.

„Am lăsat vedetele la apă o dată cu căderea serii, cînd pericolul bombardamentelor aeriene era mai puțin accentuat. În compunerea secției noastre se găsea vedeta de dirijare şi o singură vedetă explozivă, deoarece a doua vedetă a fost avariată pe timpul transportului pe uscat. Vedeta explozivă era condusă de caporalul Gortavski, iar vedeta de dirijare avea următorul echipaj: comandantul secției – subofițerul radiotelegrafist Linder; operator pentru dirijarea prin unde ultrascurte – subofițerul radiotelegrafist Preuss; timonier eram eu, caporalul Arbinger.

La ora 23 şi cîteva minute, comandantul flotilei şi-a luat rămas bun de la noi şi a dat ordinul de plecare.

În fața bazei de plecare existau baraje de mine de toate categoriile, prin care au fost create cîteva pase. Aceste pase erau marcate prin bărci în care stăteau militari purtînd cîte un felinar cu lumină roşie slabă.

Am trecut cu bine prin barajele de mine şi, ajungînd în larg, am început să navigăm paralel cu malul. Marea era destul de liniştită şi în orice caz mai bună ca în luna iunie, cînd a trebuit să luptăm din greu cu valurile. Pe cer alunecau uşor nori mici, care acopereau din cînd în cînd luna. Fără a pierde nici un moment din vedere uscatul, urmăream cu atenție configurația coastei. În curînd am ajuns în dreptul gurii rîului Orne. Intrasem aşadar în raionul maritim de litoral ocupat de inamic. Pentru a evita barajele de mine care probabil se găseau pe aici am schimbat de drum încercînd să ieşim mai la larg. Imediat însă ce am pus pupa pe uscat a început să se tragă asupra noastră cu proiectile iluminante. Am oprit imediat motorul, ştiind că o vedetă este mai greu de descoperit în staționare decît în marş, cînd lasă în urma ei siajul alb, bine vizibil.

Gortavski a procedat în acelaşi fel cu vedeta sa.

Cîtva timp a fost linişte şi întunericul nopții s-a aşternut din nou peste mare. Încercînd să ne continuăm drumul, alte proiectile iluminante s-au spart deasupra noastră obligîndu-ne să ne oprim din nou. Acest joc de lumină – întuneric, oprire – pornire s-a mai repetat de cîteva ori. Pentru a nu rămîne imobilizați toată noaptea în acel loc, am hotărît să pornim cu orice risc, sfidînd proiectilele iluminante, pentru a ieşi din zona de foc a artileriei de coastă.

Manevra a reuşit şi în curînd Gortavski a observat spre larg, în partea de orizont luminată de lună, un cargou inamic. Am luat imediat drumul de apropiere spre țintă dar ne-am dat seama mai tîrziu că am fost victimele unei iluzii optice. Ceea ce observaserăm pe mare nu era în realitate un cargou inamic, ci o altă secție de vedete „Linse“, care se îndrepta spre raionul de acțiune şi se apropiase de noi.

Linia coastei se pierduse în urma noastră, dincolo de orizont. Mergeam în drum nord-vest, spre forțele de invazie pe care trebuia să le atacăm. Începînd de la ora 00.40 deasupra noastră explodau la intervale neregulate proiectile iluminante, trase desigur de nave de luptă pe care noi încă nu le vedeam. Am folosit lumina acestor proiectile ca mijloc suplimentar de orientare. Pe tot timpul apropierii de raionul de acțiune nu am întîmpinat greutăți prea mari şi nu ne-am întâlnit cu nici o navă de siguranță anglo-americană. O singură dată numai am observat la o mare distanță siluetele a patru nave, probabil escortoare, navigînd cu viteză mare. În curînd şi acestea au dispărut din raza noastră de vedere.

Vedetele şi-au menținut astfel drumul şi viteza, continuînd apropierea de inamic. Faptul că nu am fost observați şi nici atacați, cu toată luminozitatea nopții, a influențat favorabil asupra moralului echipajului, care bănuise la început că va fi întîmpinat de o puternică reacțiune a inamicului, chiar înainte de a ajunge la

obiectivul de atac“.

Vom face aici o scurtă paranteză. Conducătorii de vedete „Linse” se aşteptau să fie descoperiți în orice moment şi atunci ei erau obligați să folosească la maximum calitățile tehnico-tactice ale vedetelor, pentru a scăpa de atacurile inamice şi a-şi putea continua misiunea. Aceste calități care se refereau la viteza mare, manevrabilitatea foarte bună, silueta redusă au fost în general la nivelul cerințelor, în cele mai multe cazuri. Argumentul îl constituie faptul că în cursul acțiunilor desfăşurate de Flotila 211 împotriva flotei de invazie, nici o vedetă „Linse” nu a fost distrusă datorită focului inamicului. După cum se va vedea mai tîrziu, altele au fost cauzele pierderilor în vedete şi nu reacțiunea inamicului.

Dar să revenim la povestirea lui Arbinger.

„Către ora 01.00 am observat că ne apropiem de raionul de staționare al inamicului. Am început să aruncăm în mare, la intervale de cinci minute, cupole de plexiglas, folosite de torpilele „Neger“, pe care le aveam la bordul vedetelor. Pe fiecare cupolă era pictat cîte un cap de om, marcînd capul conducătorului de torpilă. Lansarea acestor cupole în apă avea un dublu scop. În primul rînd, să atragă asupra lor atenția inamicului, astfel ca vedetele să poată acționa nestînjenite şi, în al doilea rînd, să inducă în eroare inamicul, care trebuia făcut să creadă că atacul se execută cu torpile „Neger“, păstrîndu-se astfel secretul acțiunii vedetelor „Linse“.

În curînd a început să se vadă şi să se simtă prezența inamicului. Cîteva baterii antiaeriene de calibru mic executau periodic trageri de intimidare pe suprafața mării, însă proiectilele nu ajungeau pînă la noi. Se auzeau de asemenea, din cînd în cînd, exploziile grenadelor antisubmarine lansate de vedetele de siguranță inamice.

În jurul orei 01.30, la lumina lunii care apăruse într-o spărtură de nori, am observat în fața noastră siluetele a trei nave care se părea că sînt în staționare sau în derivă.

Gortavski le-a văzut de asemenea şi s-a apropiat de noi, alipindu-şi vedeta de a noastră. Stopaserăm, opriserăm motoarele şi ne sfătuiam împreună. Nu ştiam încă precis ce se găseşte în faţa noastră: nave mari, la distanţă mare, sau nave mici, la distanţă mică. Lumina slabă difuzată de lună putea să ne înşele cu uşurinţă. Cele petrecute mai înainte, cînd am confundat o secţie de vedete „Linse“ cu un cargou, ne-au obligat să fim foarte atenţi şi prudenţi în tragerea concluziilor.

Am hotărît, de comun acord, să ne mai apropiem puţin de ţinte, cu viteză redusă. Luna care a intrat în nori a ascuns în întuneric ţintele şi ne-a obligat să continuăm apropierea, navigînd după compas timp de 15 minute. Deodată au ţîşnit spre cer cîteva rachete şi, la lumina lor, am putut distinge în faţă un vas mare. Nu ne puteam da seama încă dacă este un cargou sau un tanc petrolier. Am apreciat că distanţa la ţintă este de aproximativ 20 cabluri.

Ne-am consultat din nou cu Gortavski şi am hotărît să trecem la atac. Urîndu-ne reciproc succes, am pornit motoarele. Vedeta explozivă a trecut în faţă, iar eu mă menţineam în siajul el. După cîteva minute, Gortavski a transmis cu ajutorul luminilor dirijate de la prova şi pupa semnalul convenţional prin care ne anunţa că este gata de atac. Între timp, Preuss îşi verifica aparatura de dirijare şi, aşezîndu-şi cutia de comandă pe genunchi, era gata să treacă la teleghidarea vedetei explozive.

Vedeta din faţă a făcut deodată un salt brusc înainte, mărindu-şi viteza. Am mărit şi eu viteza, menţinîndu-mă la 30 metri în pupa vedetei explozive. Valurile şi siajul provocate de vedeta lui Gortavski îmi stînjeneau foarte mult vizibilitatea. Nu mai ştiam dacă merg drept spre ţintă sau am deviat de la direcţia justă, însă speram că Gortavski vede mai bine şi ţine prova pe ţintă. Aşteptam toţi cu atenţie momentul în care Gortavski va sări în apă. Trebuia să vedem precis locul unde va cădea în apă, pentru a şti de unde să-l pescuim.

Iată-l că ne-a făcut un semn cu mîna, iar luminile care pînă acum funcționau cu intermitențe au început să ardă continuu. Acesta era semnalul prin care conducătorul vedetei anunța că se pregăteşte să părăsească vedeta imediat. Într-adevăr, l-am văzut îndată pe Gortavski ridicîndu-se în picioare pe puntea vedetei şi sărind apoi în apă. După cîteva secunde am trecut foarte aproape de el, însă nu era încă momentul să oprim şi să-l ridicăm din apă.

Subofițerul Preuss raportă că teleghidajul funcționează normal. Am redus puțin viteza şi vedeta explozivă s-a îndepărtat repede de noi. Am putut vedea atunci în fața mea întreaga siluetă a navei inamice, precum şi vedeta explozivă care se îndrepta direct spre ea.

Comandantul secției m-a anunțat că este timpul să întoarcem, deoarece aliniamentul format de cele două lumini ale vedetei trecea exact prin centrul țintei. Micşorînd şi mai mult viteza, am pus cîrma la stînga şi, după ce am executat o giraţie de 180° am luat drum invers.

În acelaşi moment s-a auzit zgomotul unei explozii care nu putea însă proveni de la vedeta noastră, aflată încă în drum spre țintă. Ea a fost provocată desigur de o altă vedetă explozivă care şi-a izbit ținta. Pentru noi situația era defavorabilă, deoarece explozia urma să provoace reacțiunea inamicului, iar vedeta din secția noastră nu ajunsese încă la țintă. Totuşi, considerînd că nava inamică stătea la ancoră şi nu putea evita vedeta, aveam încă şanse să ne îndeplinim misiunea.

Linder şi Preuss stăteau la pupa privind țintă spre punctele luminoase care continuau să se îndepărteze şi urmărind cu încordare ceea ce avea să se întîmple. Eu însă priveam numai înainte căutînd cu atenție pe Gortavski care trebuia să se găsească destul de aproape. Deodată, în jurul nostru s-a dezlănțuit un freamăt viu. Numeroase rachete se spărgeau simultan în aer, căzînd apoi într-o ploaie de stele de diferite culori. Mai multe tunuri

antiaeriene îşi dezlănțuiseră focul în direcția navei atacată de noi. Aceasta însemna că vedeta explozivă fusese descoperită şi se trăgea asupra ei.

Eu continuam să caut cu înfrigurare pe cel care se găsea în apă. I-am văzut în curînd centura de salvare la travers; lipsea puțin ca să trecem pe lîngă el fără să-l vedem. Gortavski ne văzuse de mai mult timp şi făcea semne disperate pentru a ne atrage atenția. M-am îndreptat încet spre el, pentru a-1 pescui din apă. În acelaşi moment s-a auzit o explozie puternică, urmată imediat de strigătul de triumf al lui Linder şi Preuss. Licărul verde-roşu al luminilor de la vedeta noastră a dispărut. Aceasta însemna, că vedeta a lovit ținta şi s-a sfărîmat, în urma exploziei încărcăturii auxiliare. După puțin timp a izbucnit zgomotul unei explozii şi mai puternice decît prima. Aceasta era provocată de încărcătura principală, care a explodat sub nava inamică.

Am ajuns între timp la Gortavski, pe care l-am scos din apă şi ne-am bucurat toți patru, felicitîndu-ne reciproc pentru succesul obținut.

Focul artileriei inamice s-a intensificat, însă majoritatea proiectilelor se îndreptau în direcția unui tanc petrolier care ardea spre nord-vest, la mare distanță de noi. Întregul orizont era brăzdat de săgețile de foc ale proiectilelor trasoare. Cîteva proiectile au explodat şi în preajma noastră. Abia acum am observat cîteva escortoare ce se apropiau de nava atacată de noi, care se scufunda. Au început să răbufnească sub apă exploziile grenadelor antisubmarine, în timp ce la suprafață tragerile de artilerie continuau cu aceeaşi furie. Inamicul trăgea orbeşte, dezordonat, fără să ştie cine a executat atacul şi din ce direcție. Era timpul să părăsim acest, loc periculos.

Abia pornisem motorul, cînd fasciculul de lumină al unui proiector a început să mătură suprafața mării, apropiindu-se de noi pînă la cîțiva metri, pentru ca apoi să se îndepărteze.

Din fericire lumina proiectorului nu a ajuns pînă la noi, astfel că nu am fost deocamdată descoperiți. Îndată însă ce am dat motorului o turație mai mare, am fost auziți de pe navele inamice şi s-a deschis focul de artilerie asupra noastră. Proiectilele cădeau însă destul de departe de noi, ceea ce dovedea că inamicul nu executa un foc ochit, ci trăgea numai pe direcția din care se auzea zgomotul motoarelor, la o distanță determinată prin apreciere. Cu tot riscul pe care-1 prezenta zgomotul motorului, eram obligați să ne deplasăm cu viteza maximă, deoarece în caz contrar nu am fi reuşit să ajungem la baza de plecare înainte de răsăritul soarelui.

Am ambalat deci motorul în plin şi, spre satisfacția noastră, limita exploziei proiectilelor rămînea tot mai mult în urmă.

După 15 sau 20 de minute am observat în pupa două puncte luminoase, cărora nu le-am dat nici o atenție la început. Treptat însă cele două puncte se măreau şi se țineau scai de noi. Am tras imediat concluzia că sîntem urmăriți de vedete de patrulare sau de canoniere, care aveau o viteză mai mare decît vedeta noastră. Aceasta însemna că, mai devreme sau mai tîrziu, vom fi ajunşi din urmă sau vor fi chemate prin radio alte nave împotriva noastră.

Am schimbat de drum cu 90°, spre nord, îndreptînd astfel vedeta spre larg şi în acelaşi timp am lansat o perdea de fum. Am micşorat apoi viteza pentru a reduce zgomotul şi totodată am întors din nou spre est. Manevra de derobare a reuşit. Luminile care ne urmăreau au dispărut din vedere şi nu au mai apărut nici mai tîrziu.

În jurul orei 03.30 navigam cu vedeta spre sud, apropiindu-ne de coastă pentru a ne orienta. Către ora 04.00 am observat pe coastă, prin pîcla dimineții, clădirea înaltă a hotelului „Trouville". Folosind acest reper am luat drum spre portul Trouville şi după 10 minute am observat semnalele de la intrarea în port. După alte cîteva minute

am intrat în port şi am acostat la cheu, epuizaţi de oboseală dar cu satisfacţia misiunii îndeplinite".

În cursul atacului din prima noapte, Flotila 211 a Grupării „K“ a pierdut un ofiţer şi şapte subofiţeri şi soldaţi. De precizat că aceşti oameni, nu au pierit în urma contraacţiunii inamicului pe timpul atacului, ci au fost seceraţi de aviaţia de vînătoare engleză care a prins parte din vedetele „Linse”, după răsăritul soarelui, încă în mare. Aceste vedete întîrziaseră din diferite motive şi nu au reuşit să intre în port înainte de ivirea zorilor.

În cele două acţiuni de noapte ale vedetelor „Linse”, cele 16 secţii de vedete au reuşit să scufunde un număr de 16 nave şi cargouri inamice, cu un tonaj total de 43 000 tone. Dintre acestea mai importante au fost: un distrugător, un dragor, un cargou tip „Liberty” şi un tanc petrolier mare.

După a doua acţiune de noapte Flotila 211 îşi consumase aproape întreaga tehnică de luptă. Personalul flotilei a fost adus în Germania, pentru a lua în primire o nouă tehnică. Situaţia de pe fronturile de luptă a evoluat însă în continuare atît de defavorabil pentru Germania, încît vedetele „Linse” nu au mai putut să acţioneze pînă la terminarea războiului.

2

În perioada finală a războiului din Pacific, japonezii au acţionat nu numai cu torpile vii, dar şi cu diferite mijloace de asalt de suprafaţă, conduse de asemenea de oameni de sacrificiu. Materialul folosit a fost însă de proastă calitate, iar acţiunile defectuos organizate, astfel încît rezultatele obţinute au fost neînsemnate.

Pentru asaltul la suprafaţa apei, japonezii au utilizat atît vedete de asalt special construite, cît mai ales şalupe auxiliare obişnuite, improvizate ca mijloace de asalt. Acestea din urmă se apropiau pe timpul nopţii de navele

americane care staționau la ancoră şi lansau, în imediata apropiere a acestor nave grenade antisubmarine.

Vedetele de asalt cu destinație specială aveau scheletul construit din lemn, iar bordajul era din tendă cauciucată. Ele reprezentau deci copii ale primelor vedete de asalt construite de italieni, destinate a fi transportate cu hidroaviația. Vedetele aveau o încărcătură mare de exploziv în prova. Un grup numeros de astfel de vedete, concentrate în golful unei insule de lîngă Okinawa, a fost descoperit de americani şi distrus în întregime prin bombardamente masive de aviație.

În toamna anului 1944, americanii au început operația de cucerire a Filipinelor, debarcînd inițial în Insula Leyte din acest arhipelag. În raionul localității Lingaien au debarcat Diviziile 43 şi 6 de infanterie. Întrucît japonezii se aşteptau ca o parte din forțele desantului să debarce în acest raion, ei concentraseră în apropiere, în portul San-Fernando, mai multe vedete de asalt.

În ziua a doua a debarcării, cînd o parte din trupele debarcate înaintaseră deja către interiorul insulei, din San-Fernando au ieşit cîteva vedete de asalt japoneze. Acestea aveau misiunea să atace navele americane concentrate în raionul de transbordare. În acest scop, vedetele au ocolit raionul de staționare al navelor de luptă, executînd atacul asupra mijloacelor de debarcare dinspre vest.

Unele vedete japoneze erau prevăzute cu o încărcătură de exploziv de aproximativ 180 kg trotil şi cu un aparat de aprindere mecanic (care exploda la şoc) sau cu aparat de aprindere comandat direct de un conducător de sacrificiu. Alte vedete erau improvizate din diferite şalupe auxiliare şi aveau la bord cîteva grenade antisubmarine, care urmau să fie aruncate lîngă bordajul navelor inamice.

Pe timpul apropierii de navele de debarcare, mijloacele de asalt japoneze au fost întîmpinate de un violent foc de artilerie, executat cu piese de toate calibrele. Vedetele continuau însă să înainteze, acoperindu-se reciproc, prin

transformarea unora în paravane împotriva proiectilelor inamice. Au fost scufundate doar patru vedete de asalt, în timp ce restul au pătruns pînă la navele americane, pe care le-au atacat. Au fost scufundate două nave de desant infanterie, iar şase nave de desant şi de luptă au fost avariate.

În cursul aceleiaşi nopți, japonezii au mai încercat un atac cu un număr mai mic de vedete. Acestea au fost însă scufundate de americani înainte de a ajunge la obiectivul de atac, prin foc intens de artilerie, executat la lumina proiectoarelor,

După aceste două acțiuni ale japonezilor în acel raion, americanii au luat măsuri suplimentare de întărire a vigilenței, organizînd patrularea în jurul navelor de debarcare cu şalupe armate cu mitraliere şi luminînd permanent spațiul din jur cu ajutorul proiectoarelor.

Acestea sînt singurele date pe care le deținem asupra acțiunii mijloacelor de asalt de suprafață japoneze. Ele au fost furnizate de unii dintre participanții la debarcarea din Filipine[23]. Desigur că astfel de atacuri au avut loc şi în alte raioane. De la japonezi nu avem însă nici un fel de informații asupra acestor acțiuni.

CONCLUZII

Din exemplele prezentate pînă aici în legătură cu acțiunile de luptă ale vedetelor de asalt rezultă că acestea reprezintă un mijloc de diversiune mai puțin eficace decît scafandrii de luptă sau torpilele conduse de oameni. Faptul apare evident dacă facem o comparație atît între numărul de atacuri executate cu fiecare din aceste categorii de mijloace, cît şi între rezultatele efective ale acestor atacuri.

După cum s-a văzut, în tot cursul războiului italienii

[23] F. D. Fane — D. Moore : „The naked warriors“ (Luptătorii goi).

au executat cu vedetele de asalt o singură acțiune încununată de succes, în Golful Suda. Aici succesul s-a datorat, pe de o parte, factorului surprindere realizat de Flotila a 10-a M.A.S. cu noul mijloc de diversiune, iar pe de altă parte, lipsei de vigilență a englezilor, care nu se aşteptau în nici un caz la un atac cu forțe uşoare de suprafață, la o distanță atît de mare de principalele baze italiene. Ei luaseră măsuri de apărare numai împotriva aviației şi submarinelor. Aşa se explică faptul că în timp ce vedetele de asalt italiene porneau la atac asupra navelor din Suda, acompaniate de zgomotul puternic al motoarelor, englezii trăgeau cu artileria antiaeriană asupra unor avioane invizibile de pe cer, fără să acorde nici o atenție spațiului maritim.

Aventura terminată atît de dezastruos la Malta a dovedit însă ineficacitatea vedetelor de asalt care acționează asupra unui obiectiv bine amenajat din punct de vedere militar, amenajare în care se includ numeroase mijloace de observare vizuale şi radiotehnice, obstrucții de toate felurile, armament puternic de toate categoriile, precum şi mijloace de atac aerian gata de acțiune în orice moment.

Se poate spune fără exagerare că episodul de la Malta a însemnat declinul forțelor de asalt de suprafață din Flotila a 10-a M.A.S.

Flota germană a utilizat de asemenea în mod sporadic vedetele de asalt „Linse“, în cadrul Grupării „K“. După încercări nereuşite (Anzio şi Golful Senei), Gruparea „K“ a construit noi vedete de asalt cu care a executat numai două acțiuni, în două nopți de la începutul lunii august 1944, obținînd oarecari succese. Ca şi la italieni însă, acestea au fost primele şi ultimele succese realizate cu ajutorul vedetelor de asalt.

Cît despre japonezi, am văzut că aceştia au executat acțiuni de asalt la suprafața apei mai mult cu mijloace improvizate, folosind de regulă exploziile grenadelor

antisubmarine lîngă bordajul navelor inamice. Vedetele de asalt special destinate erau de o construcție rudimentară şi majoritatea lor au fost distruse de aviația americană înainte de a fi trimise în luptă.

În sfîrşit, amintim că americanii au experimentat în cîteva acțiuni de debarcare vedete de asalt asemănătoare tipului german (teleghidate), în scopul de a distruge cu ajutorul acestora estacadele şi barajele antidesant de la mică adîncime şi de la suprafața apei.

Rezultă în concluzie că vedetele de asalt nu au corespuns decît într-o foarte mică măsură scopului pentru care au fost create. Față de dezvoltarea actuală a mijloacelor radiotehnice de descoperire, precum şi a armamentului automat de artilerie, se pare că acest mijloc de diversiune nu are perspective de dezvoltare nici în viitor.

PARTEA A CINCEA

ASALTUL SUB APĂ AL SUBMARINELOR PITICE

Un alt mijloc de diversiune submarină de care ne ocupăm este *„submarinul pitic“* sau *„submarinul de buzunar“*. Apărut sub formă experimentală încă din primul război mondial, submarinul pitic a fost perfecționat şi a luat o dezvoltare mai mare abia în cursul ultimului război. În această perioadă noua armă submarină a fost folosită mai frecvent numai de către flotele unor state şi anume de Japonia, Germania şi Anglia. Totuşi către sfîrşitul războiului, şi mai ales după război şi flota S.U.A. experimentează intens şi construieşte diferite tipuri de submarine de buzunar moderne.

Însăşi denumirea pe care o poartă indică elementul esențial în construcția şi funcționarea submarinului pitic. Acesta are aceeaşi construcție de ansamblu şi acelaşi principiu de funcționare ca orice submarin clasic, cu deosebirea că este de dimensiuni mult mai mici. În consecință, este redus şi echipajul (1 – 4 oameni) şi sînt diminuate principalele sale caracteristici tehnico-tactice (viteza, autonomia în imersiune şi la suprafață, imersiunea maximă, vitalitatea etc.). În schimb submarinul pitic are, în comparație cu submarinul clasic, alte avantaje care au permis folosirea lui în acțiuni de diversiune submarină.

Principala caracteristică pozitivă a submarinului pitic, derivată din dimensiunile sale mici, o constituie posibilitatea pătrunderii în raioane inaccesibile sau greu

accesibile submarinelor clasice (raioane cu funduri mici, treceri înguste apărate de plase şi estacade, porturi, baze etc.). Un alt avantaj important de care se bucură submarinul pitic este dificultatea detectării lui sub apă, datorită de asemenea dimensiunilor sale mici, precum şi stadiului încă redus de dezvoltare al aparaturii hidroacustice din timpul celui de-al doilea război mondial.

Armamentul principal al submarinului pitic îl constituie 1 – 2 torpile obişnuite sau două încărcături mari de exploziv pe care submarinul trebuie să le lase pe fund, sub nava inamică. Ca orice mijloc de asalt şi diversiune, submarinul pitic nu are nici o armă de apărare, în afară de calitățile sale tehnico-tactice (acțiunea în ascuns şi prin surprindere sub apă, dimensiuni mici, greutatea detectării, posibilitatea de derobare neobservată după atac etc.). Au existat însă şi unele proiecte de submarine pitice prevăzute cu 1–2 mitraliere antiaeriene. Acestea însă nu au fost realizate în practică.

Toate aceste caracteristici generale prezentate pînă aici au făcut ca în flotele menționate mai sus să se acorde prioritate submarinelor pitice față de torpilele conduse de oameni, dezvoltîndu-se construcția lor şi folosindu-se în numeroase misiuni care nu ar fi putut fi rezolvate de către T.C.O.

Capitolul I

SUBMARINELE PITICE SAU SUBMARINELE DE BUZUNAR

- **Descriere; caracteristici; folosirea în luptă**
- **Evoluţia apariţiei şi a dezvoltării lor**

Flota italiană a fost una din puținele flote care s-a gîndit la submarinele pitice încă în timpul primului război mondial. În acea perioadă, firma „Caproni" din Italia a construit prototipul submarinului pitic tip „C.A.", cu un deplasament de 12 tone, echipaj 2 oameni şi avînd ca armament două torpile de 450 mm. În conformitate cu concepția folosirii în luptă pe timpul celui de-al doilea război mondial, acest submarin pitic era destinat să pătrundă în secret în porturile inamicului şi acolo să debarce scafandri de luptă, cu misiunea de a mina navele găsite în staționare. S-a renunțat însă la ideea folosirii submarinului pitic „C.A." încă de la începutul războiului, din mai multe motive: distanțele mari dintre porturile italiene şi cele ale inamicului, autonomia mică şi viteza redusă, apariția torpilei condusă de om, considerată mai avantajoasă, mai economică şi cu date tehnico-tactice superioare. Totuşi, în timpul războiului au fost construite cîteva astfel de submarine şi pregătite în vederea atacului asupra navelor din portul New-York. Capitularea Italiei nu a mai permis realizarea acestui proiect îndrăzneț.

Tot în timpul războiului au mai fost construite cîteva submarine pitice de tipul „C.B." cu caracteristici tehnico-tactice superioare. Avînd un deplasament de 30 tone şi echipaj patru oameni, submarinele pitice „C.B." dispuneau de o autonomie mai mare şi țineau mai bine marea. Aceste

submarine au executat cîteva misiuni de mică importanță în Marea Neagră, acționînd însă după procedeul obişnuit al submarinelor clasice. Nu le putem deci include în rîndul forțelor şi mijloacelor de diversiune submarină.

Japonezii au folosit de asemenea submarine pitice chiar de la începutul războiului din Pacific, în operația de la Pearl-Harbour. Nu dispunem de date amănunțite asupra caracteristicilor tehnico-tactice ale acestor submarine pitice. Se pare că ele aveau un deplasament de 42 tone şi erau armate cu două torpile.

Se ştie că la Pearl-Harbour au acționat cinci submarine pitice japoneze, care au fost transportate pînă în raionul de acțiune cu ajutorul submarinelor oceanice mari de tip „I“ (2 100/2 600 tone). Submarinele pitice erau instalate pe puntea submarinelor oceanice, în pupa chioşcului. Toate cele cinci submarine pitice care au participat la operația de la Pearl-Harbour au fost pierdute, fără să poată executa cu succes misiunea primită.

În tot cursul războiului din Pacific, japonezii au mai folosit submarinele pitice şi în alte numeroase acțiuni, fără însă a obține rezultate prea însemnate. Majoritatea submarinelor au dispărut fără urmă în timpul executării primei lor misiuni.

După date reieşite din documente americane, japonezii planificaseră construirea a 1 278 submarine pitice în tot cursul războiului, însă practic au reuşit să scoată numai 438 de submarine[24].

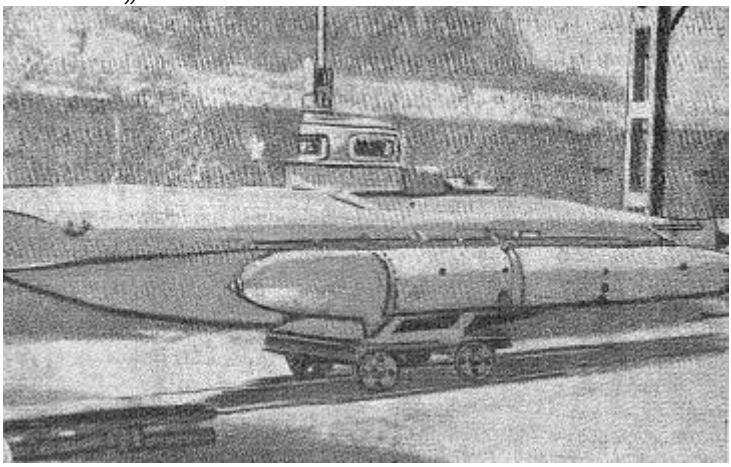
*

* *

La nemți, ideea folosirii în luptă a submarinelor pitice, ca şi a celoi'lalte mijloace de diversiune submarină, a apărut abia către sfîrşitul războiului, în anul 1944.

[24] „U. S. Naval Institute proceedings" — 1952, Nr. 8, p. 863.

Proiectul primului submarin pitic de tipul „Biber”[25] a fost elaborat de căpitanul de rangul 3 Hans Bartelis, fost comandant de dragor şi apoi înrolat în Gruparea „K“. La 4 februarie 1944 Bartelis, împreună cu căpitanul Opladen au prezentat proiectul de principiu directorului şantierului naval din Lübeck, care a acceptat comanda. La 9 februarie s-a perfectat contractul şi după două săptămîni, la 23 februarie, proiectul amănunțit al submarinului pitic „Biber” a fost definitivat. Pe baza acestui proiect, personalul şantierului a reuşit ca în decurs de trei săptămîni să construiască şi să lanseze (la 15 martie) primul prototip de submarin „Biber”, care a primit denumirea de „Adam“.



Submarinul pitic german de tipul „BIBER” (castor). Echipament – două torpile obişnuite

La 18 martie, Bartelis personal se ambarcă pe „Adam” pentru primele probe. Purtînd pecetea lucrului făcut în grabă, submarinul pitic îi face de rîs pe proiectanți şi pe constructori. El se umple cu apă şi nu mai poate ieşi la

[25] Castor în (limba germană).

suprafață prin propriile forțe.

După ce a fost scos din apă, submarinul „Biber“ este revăzut şi îmbunătățit, astfel că la o nouă experiență, prezentat în fața unei comisii a comandamentului flotei germane, a dat rezultate bune. Pornind de la acest prototip, submarinul pitic a început să fie construit în serie în şantierele navale germane şi „Adam“ a devenit în curînd tatăl unei numeroase familii de „castori”. În acelaşi timp, Bartelis şi-a organizat un detaşament format din tineri ofițeri de marină, ingineri, medici, care experimentau zi de zi „Biberii”, studiind amănunțit caracteristicile lor, calitățile, defecțiunile tehnice, condițiile de viață ale echipajelor etc.

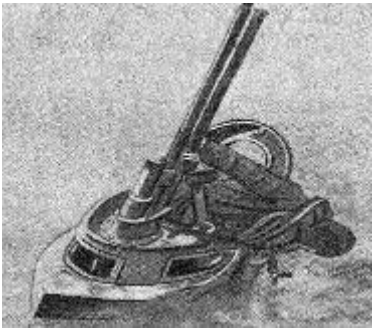
Care erau caracteristicile şi modul de construcție al acestui submarin pitic?

Submarinul „Biber”, cu un corp de o formă hidrodinamică, avea lungimea de 8 metri şi lățimea de 98 cm. Chioşcul, situat aproape de centru, se ridica cu 52 cm deasupra liniei de plutire şi dădea „Biberului” aspectul unui submarin în miniatură. Deasupra chioşcului se înălța periscopul lung de 1,5 metri şi dispozitivul „Schnörkel”, folosit pentru alimentarea cu aer a motorului submarinului.

Corpul submarinului „Biber”, construit din plăci, de oțel, era consolidat prin coaste longitudinale şi patru pereți transversali etanşi, care împărțeau interiorul submarinului în cinci compartimente.

Primul compartiment, situat între extremitatea prova şi primul perete transversal, era ocupat de tancul de balast prova. Între primul şi al doilea perete se găsea compartimentul principal, care avea rolul de post central de comandă al submarinului. Aici stătea ghemuit conducătorul „Biberului”, cu capul în chioşc, singurul loc de intrare şi ieşire din submarin. De jur împrejurul conducătorului, sub el şi deasupra lui, se găseau o sumedenie de manete, butoane, mînere şi alte dispozitive

pentru conducerea şi manevra în siguranță a submarinului. Tot în postul central se găseau butelii cu cu aer comprimat pentru golirea tancurilor de balast, aparatul



Submarinul pitic „Biber”, la suprafață. Înainte de a pleca în misiune, conducătorul verifică pentru ultima dată valvula de admisie a aerului în tancul de balast.

de respirat cu oxigen, bateria de acumulatoare, rezervoarele cu benzina şi tubulatura de alimentare cu benzină a motorului. După cum se vede, era un compartiment foarte încărcat în care fiecare centimetru cub de spațiu era prețios şi era folosit cu maximă eficiență.

Ca mijloc de propulsie principal, „Biberul” era prevăzut cu un motor cu benzină de şase cilindri (2,5 CP pentru fiecare cilindru) situat între al doilea şi al treilea perete transversal.

Între peretele al treilea şi al patrulea (compartimentul 4) era instalat electromotorul, destinat pentru navigația în imersiune. În sfîrşit, între ultimul perete transversal şi extremitatea pupa se găsea tancul de balast pupa.

Sarcina conducătorului de submarin era deosebit de dificilă. El era obligat în permanență să manevreze, aproape simultan cu ajutorul celor două mîini ale sale, cinci grupuri de comenzi (cîrma verticală, cîrmele orizontale, reglarea asietei cu ajutorul tancurilor de balast,

conducerea motorului sau a electromotorului, manevra periscopului). În afară de aceasta el trebuia să rezolve şi alte probleme: să navige pe drumul indicat, să urmărească imersiunea, viteza (după numărul de turaţii), capacitatea bateriilor etc. În felul acesta, un singur om era pus să îndeplinească sarcinile mai multor specialişti de la bordul unui submarin obişnuit: comandantul, specialistul cu navigaţia, inginerul mecanic, inginerul electrician, torpilorul, transmisionistul. Este evident că pentru funcţia de conducători de „Biberi" erau necesari oameni cu o calificare superioară, care urmau să se formeze printr-un antrenament intens şi îndelungat.

În afară de însuşirea deprinderilor necesare unui conducător de „Biber", pe timpul antrenamentelor se urmăreau şi alte probleme importante: timpul cît poate sta conducătorul în condiţiile incomode din postul central al submarinului, durata rezistenţei în imersiune folosind aparatul de respirat cu oxigen etc.

Conducătorul „Biberului" trebuia să fie pregătit ca în timpul execuţiei misiunii, în mare, să întîmpine şi să înfrunte numeroase pericole, atît din partea inamicului şi a forţelor naturii, cît şi din partea materialului deservit. În această privinţă, instrucţiunile de conducere ale „Biberului" prevedeau – printre altele – următoarele:

„Pe timpul navigaţiei în imersiune, conducătorul poate să respire liber în compartimentul său etanş aproximativ 45 minute. După trecerea acestui timp, aerul din compartiment se viciază cu bioxid de carbon şi conducătorul adoarme, apoi se intoxică total, pînă la asfixie. De aceea conducătorul trebuie să-şi pună pe faţă masca de oxigen şi să respire printr-un tub prevăzut cu un cartuş filtrant al bioxidului de carbon. La fiecare „Biber" se găsesc trei cartuşe filtrante, cu o durată de cîte 7,5 ore. De regulă, conducătorul poate conta pe rezerva de oxigen timp de 20 de ore de navigaţie submarină".

Au mai fost de asemenea studiate problemele

referitoare la navigație şi calitățile nautice ale „Biberilor”. S-a stabilit că pentru „Biber” navigația costieră era dificilă şi primejdioasă, iar pericolul principal îl putea constitui aviația de asalt şi de vînătoare a inamicului. În afară de aceasta, moralul conducătorilor era influențat negativ de faptul că ei acționau de unul singur în fiecare submarin, izolați în imensitatea mării.

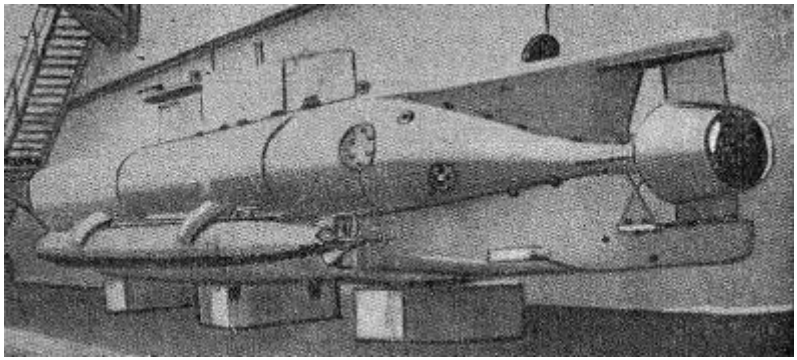
Ținînd seama de eforturile fizice şi tensiunea nervoasă la care urmau să fie supuşi conducătorii „Biberilor”, medicii din Gruparea „K“ au recurs la un mijloc condamnabil de tratament al acestora. Folosind cunoscutul sistem „doping” pentru stimularea cailor de curse înainte de concurs (sistem folosit şi în prezent în activitatea sportivă profesionistă din unele țări capitaliste), a fost preparat un medicament special „D-IX” care era administrat conducătorilor înainte de plecarea în misiune. Prin aceasta se urmărea mărirea rezistenței la oboseală, creşterea puterii de concentrare, dezvoltarea capacității de judecată, crearea unei stări de euforie, de mulțumire deplină. Consecințele folosirii acestui medicament erau însă dezastruoase. După terminarea misiunii şi risipirea efectului stimulativ, conducătorii se simțeau complet doborîți de oboseală, epuizați pînă la prăbuşire şi cu o depresiune morală caracteristică morfinomanilor.

De altfel, unii conducători de „Biberi” au refuzat să folosească acest medicament, considerînd – din experiența proprie – că cel mai util mijloc de fortificare pentru a putea rezista unor eforturi mari este un somn adînc de circa 10 ore.

Cu toate că „Biberul” avea aspectul general de submarin în miniatură, precum şi sistemul de construcție şi funcționare al unui submarin clasic, nemții nu admiteau că „Biberul” este un submarin pitic şi, fără a-1 clasifica într-o categorie oarecare de mijloace de diversiune, îi spuneau pur şi simplu „Biber”. În flota germană se considera că numai mijlocul de asalt sub apă de tipul

„Seehund” este într-adevăr un submarin pitic, avînd în construcția sa – în proporții reduse – tot ceea ce are şi un submarin clasic. „Seehund” avea un echipaj de doi oameni şi două torpile la bord.

Elaborarea proiectului, construcția prototipului şi experimentarea submarinului pitic „Seehund” au durat şase luni, Primele probe au dat rezultate bune, confirmînd calitățile tehnico-tactice prevăzute în proiect. Noul mijloc de luptă a intrat în dotarea flotei germane abia în ultimele luni de război, desfăşurînd acțiuni de luptă în perioada ianuarie – aprilie 1945 în raionul cuprins între estuarele fluviului Tamisa şi, al rîului Schelde şi strîmtoarea Pas-de-Calais. Cele 70 de submarine pitice „Seehund”, acționînd în condiții grele şi complexe, au reuşit să execute cîteva atacuri reuşite asupra transportoarelor şi navelor de luptă ale aliaților.



Submarinul pitic german „SEEHUND”. Echipaj – 2 oameni; armament – două torpile obişnuite.

În comparație cu submarinele clasice, „Seehund” avea calitățile tehnico-tactice necesare pentru a se sustrage mai uşor de la loviturile aviației inamice care, în acea perioadă, reprezenta principalul pericol pentru flota germană. Pe de altă parte, instrucția echipajelor avea ca obiectiv principal

antrenamentul în manevra de evitare a atacurilor aviației. Se ştie că în timpul ultimului război, timpul mediu pentru intrarea în imersiune a unui submarin clasic de 500 tone era de 35 – 45 secunde, atingîndu-se uneori timpul record de 27 secunde. Submarinul pitic „Seehund" construit în mod special pentru intrarea rapidă în imersiune, lua o poziție aproape verticală şi reuşea să ajungă la o imersiune de 5 metri într-un timp de 6 – 7 secunde, atingîndu-se uneori chiar timpul record de numai 4 secunde.

„Seehund" naviga la suprafață cu ajutorul unui motor „Diesel" de şase cilindri, iar în imersiune era propulsat de un electromotor. Submarinul pitic se putea scufunda folosind motorul „Diesel" pînă la o imersiune de 10 metri şi chiar 15 – 17 metri, deoarece evacuarea gazelor se făcea direct în apă, printr-o supapă reglată pentru presiunea de 2 atmosfere. Aerul necesar funcționării motorului „Diesel" era luat chiar din compartimentele submarinului. De aceea, pentru a nu consuma din aerul atît de prețios pentru echipaj, motorul nu era lăsat să funcționeze decît cîteva secunde, contribuind la rapida imersiune, după care se punea în funcțiune electromotorul.

Ca orice submarin pitic, „Seehund" putea fi greu descoperit cu ajutorul radiolocației (la suprafață) şi a hidrolocației (în imersiune). De asemenea, nici grenadele antisubmarine nu reprezentau un pericol prea mare pentru acest corp etanş din oțel, cu volum mic, de care se loveau undele de şoc ale exploziei. S-a stabilit experimental că exploziile submarine pot să salte submarinul ca pe o minge, într-o parte şi în alta, însă găuri de apă nu se produc decît arareori.

În septembrie 1944, primele submarine „Seehund" au fost lansate la apă şi legate la un cheu în portul Neustadt. Aici, viitoarele echipaje ale noilor submarine le priveau cu neîncredere, cunoscînd timpul scurt care a fost consumat pentru construirea şi experimentarea lor. Toți se întrebau cum va rezista şi cum se va comporta în luptă submarinul

pitic.

După terminarea perioadei de instrucție intensă, care a durat pînă în decembrie 1944, submarinele „Seehund" au fost rebazate la începutul lunii ianuarie 1945 în portul olandez Ijmuiden, de unde au început să se execute primele atacuri. Neîncrederea echipajelor în calitățile tehnico-tactice ale „piticului" continua însă.

În cursul executării unei misiuni, un submarin pitic „Seehund" a; fost descoperit de un distrugător englez, care l-a urmărit şi l-a atacat cu grenade antisubmarine timp de cîteva ore. Submarinul a reuşit să scape cu mare greutate de urmărire şi să se înapoieze la bază. La puțin timp după aceea, cînd submarinul pitic a fost scos din apă pentru revizia tehnică, mecanicii şi inginerii au rămas înmărmuriți, neputînd să creadă că epava pe care o vedeau în față a putut readuce la bază pe cei doi oameni din echipaj. Ca aspect general, „Seehund" se prezenta ca o masă informă de fier vechi. Corpul exterior, nerezistent, era rupt în mai multe locuri, lăsînd să atîrne bucăți mari de tablă zdrențuită. Chioşcul era puternic turtit, avînd în unele locuri adînciturі de peste 1 cm. Cît priveşte corpul rezistent, acesta avea aspectul unei căldări metalice frămîntată sub loviturile unui ciocan pneumatic.

Abia după această întîmplare, echipajele submarinelor „Seehund" au început să capete mai multă încredere în rezistența şi calitățile noului mijloc de luptă.

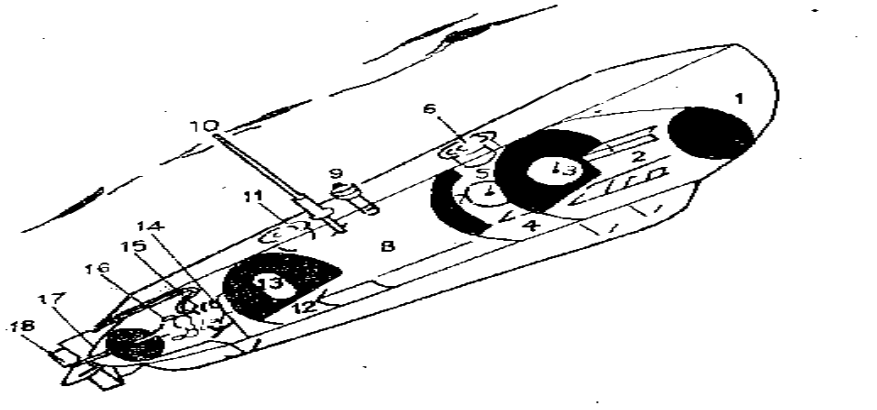
*

* *

Primul submarin englez de tipul „Midget"[26], submarinul pitic „X-3", a fost lansat la apă la 15 martie 1942 în raionul portului Southampton. Era primul dintr-o serie de 12 submarine de acelaşi tip, puse pe cală.

[26] Pitic (în l. Engleză).

Submarinul pitic „X-3“, cu un deplasament de 30 tone şi trei oameni în echipaj, avea o lungime de 16 metri şi o lățime de aproape 2 metri. Înălțimea maximă din interiorul submarinului, era de 1,5 metri.



Schema submarinului pitic englez de tipul „Midget” seria „XE“.
1 – tancul de balast nr. 1*;* 2 – compartimentul prova; 3 – tambuchiul de intrare în compartimentul prova; 4 – tancul de balast nr. *2; 5* – compartimentul scafandrului; 6 – tambuchiul de acces în submarin prin compartimentul prova; 7 – intrarea în postul central; 8 – postul central; .9 – periscopul de navigație; 10 – periscopul de atac; 11 – tambuchiul de acces în submarin prin pupa; 12 – tancul de balast nr. 3; 13 – intrarea în compartimentul acumulatoarelor; 14 – tancul de combustibil; 15 – motorul Diesel; 16 – electromotorul; 17 – axele elicelor şi elicea; 18 – cîrmele orizontale şi verticale.

După o jumătate de an, şantierele engleze au lansat la apă alte 12 submarine pitice, dintr-o nouă serie „XE“, cu un deplasament şi dimensiuni apropiate de ale seriei „X“, însă cu patru oameni în echipaj şi o mai bună organizare a compartimentelor interioare.

În compartimentul prova se găseau chesoanele cu provizii şi rezervele cu apă potabilă. Tot aici erau instalate cuşete pentru membrii echipajului.

Următorul compartiment era destinat scafandrului şi

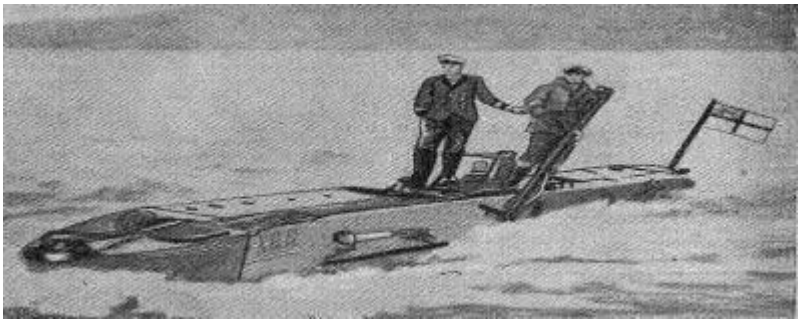
avea prevăzut un tambuchi prin care scafandrul putea părăsi submarinul în imersiune pentru a executa diferite misiuni. În compartimentul central era postul comandantului, către avea aici la îndemînă întreaga aparatură de comandă şi de navigaţie (compas magnetic şi giro, periscop de navigaţie şi periscop de atac, staţia de distribuţie a aerului şi a apei pentru tancurile de balast etc.). Se mai găseau aici o masă de navigaţie şi o cuşetă. Din acest compartiment se putea ieşi printr-un tambuchi pe puntea submarinului. În sfîrşit, în compartimentul pupa erau instalate: motorul „Diesel", electromotorul principal, compresorul de aer, tancul de combustibil, buteliile cu aer comprimat etc.

Echipajul era compus din patru oameni care, pe timpul navigaţiei, stăteau de regulă în compartimentul central: comandantul la periscop; secundul, la timonele de manevră a cîrmei verticale şi a cîrmelor orizontale; inginerul mecanic, la tabloul de comandă al electromotorului. Al patrulea membru al echipajului, scafandrul, stătea de obicei tot în compartimentul central, aşteptînd să intervină în caz de nevoie.

Atît submarinele pitice de tipul „X", cît şi cele de tipul „XE" nu erau submarine torpiloare, deoarece nu aveau nici tuburi lanstorpile şi nici torpile la bord. Englezii au renunţat la folosirea torpilelor de către submarinele pitice din cauza dezavantajelor pe care le prezintă acest gen de armament submarin. În schimb, submarinele „Midget" aveau instalate în fiecare bord cîte un container de formă aerodinamică în care se găseau două tone de ammatol, un exploziv brizant foarte puternic. Un aparat de aprindere cu mecanism de orologerie asigura declanşarea exploziei la momentul dorit. În felul acesta, fiecare submarin pitic era armat cu patru tone de exploziv care, transportat şi lăsat pe fund sub chila navei, inamice, producea o explozie deosebit de puternică. (Să ne gîndim că cele patru tone de exploziv echivalează cu încărcătura totală de exploziv a 13

torpile obişnuite.) Explozia produsă avea ca urmare distrugerea navei inamice sau – în orice caz – scoaterea ei din serviciu pentru un timp îndelungat.

În comparație cu deplasamentul şi dimensiunile reduse, submarinul, submarinul „XE“ avea o autonomie de navigație în imersiune destul de mare şi anume de 36 de ore. Totuşi, nici chiar această autonomie nu i-ar fi permis să traverseze cu forțele proprii Marea Nordului pentru a ajunge în porturile germane. De aceea submarinele pitice erau remorcate pînă în raionul de acțiune de către submarine oceanice mari. Pe timpul remorcajului în mare în submarinul pitic se găsea un echipaj de rezervă, iar echipajul principal era la bordul submarinului oceanic, unde se odihnea şi îşi menaja forțele în vederea momentului decisiv al acțiunii. Abia în apropierea raionului de atac echipajul principal se ambarca la bordul submarinului pitic, înlocuindu-1 pe cel de rezervă. Obstacolele submarine întîlnite în cale (plase etc.) erau înlăturate sau se creau breşe prin ele cu ajutorul scafandrului genist.



Submarinul pitic englez de tipul „MIDGET“, seria „XE“.
Echipaj – 4 oameni; armament – 2 containere cu cîte două tone exploziv fiecare.

Pregătirea echipajelor submarinelor pitice se desfăşura

în condiții foarte grele şi dura timp îndelungat. Astfel, de exemplu, pregătirea de luptă a echipajelor submarinului „X-3“ a durat timp de un an, fără nici o întrerupere (din august 1942 pînă în august 1943). Treptat, pe măsura prezentării de noi voluntari, creştea numărul oamenilor care se pregăteau să încadreze noile submarine. În timpul perioadei de instrucție au fost descoperite numeroase defecțiuni tehnice care au făcut necesare mai multe modificări şi îmbunătățiri în construcția submarinelor pitice. Nu au lipsit nici incidentele, dintre care unele chiar mortale.

După şase luni de la lansarea ultimului submarin de tipul „X“ (al doisprezecelea), flotila de submarine pitice era gata de luptă.

Capitolul II

SUBMARINELE PITICE LA ÎNCEPUTUL RĂZBOIULUI, ÎN JAPONIA ŞI SPRE SFÎRŞITUL RĂZBOIULUI, ÎN GERMANIA

• Pearl-Harbour: Primele acţiuni şi primele jertfe, • „Castorul" şi „Cîinele de mare" – ultimele forţe de şoc ale rămăşiţelor flotei germane

1

Mochitsura Hashimoto, autorul lucrării „Scufundații", despre care am mai vorbit într-un alt capitol, a participat la operația de la Pearl-Harbour ca şef al serviciului arme sub apă (comandant UL-3) pe submarinul oceanic „I-24". Acesta a avut misiunea să transporte unul din submarinele pitice japoneze, care urmau să acționeze asupra navelor din baza americană.

Reproducem mai jos un pasaj din cartea sa în care se descrie acțiunea submarinelor în operația de la Pearl-Harbour (text prescurtat).

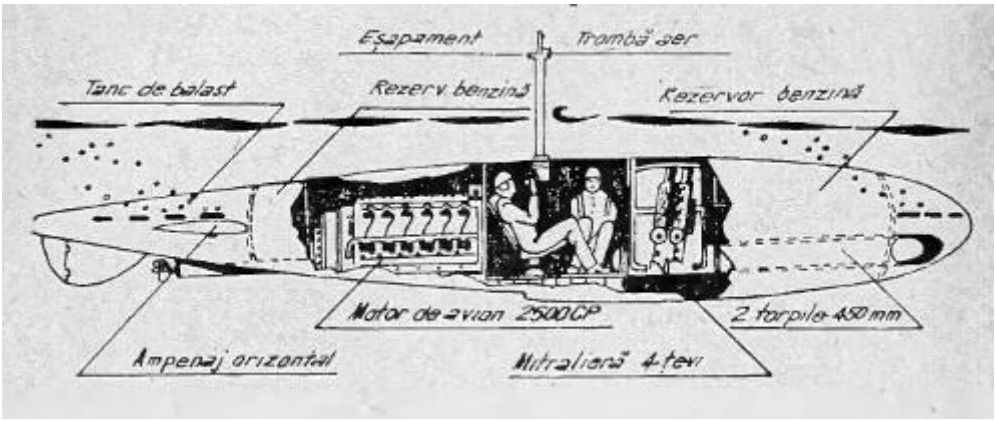
„În noiembrie 1941, eram ofițer cu armele sub apă pe submarinul „I-24". Submarinul fusese lansat la apă cu şase luni înainte. În tot acest timp am fost foarte ocupat cu lucrările de finisare, probele, ultimele pregătiri etc.

La 10 noiembrie „I-24" am fost inclus în Flotila a 3-a din Escadra 1 de submarine, comandată de căpitanul de

rangul 2 Sasaki. După puțin timp am primit ordin să ne pregătim de război. Am primit alimente, muniție, combustibil şi tot felul de materiale pentru trei luni.

„I-24“ era un submarin oceanic, cu deplasament standard de 2 180 tone. Avea un tun de 140 mm şi o rezervă de 20 torpile. Viteza la suprafață – 24 Nd. Era amenajat pentru transportul submarinelor pitice. În flotă existau cinci astfel de submarine.

Submarinul nostru a ieşit de cîteva ori în mare din baza Kure, pentru probe, avînd pe punte – într-un hangar special – un submarin pitic. Cu ocazia acestor probe au fost constatate mai multe defecțiuni de construcție care, în parte, au fost remediate pe loc.



Proiect de submarin pitic japonez de 10 tone din timpul celui de al doilea război mondial.

Ştiam cu toții că războiul nu poate fi evitat şi aşteptam cu emoție şi teamă rolurile în care vom fi repartizați. La convocarea ofițerilor submarinişti din ziua de 17 noiembrie, în jurul ieşirii în mare, ni s-a vorbit mai ales despre situația din raionul Pearl-Harbour. Ni s-a arătat atunci că, în eventualitatea unui atac asupra bazei Pearl-

Harbour, se vor folosi submarine pitice transportate şi lansate de submarinele noastre în raionul bazei americane.

Ideea folosirii în luptă a submarinelor pitice s-a născut încă din anul 1936, cînd un ofițer submarinist din statul major al flotei a văzut cum un gen original de submarin pitic era folosit de un pescar pentru prinderea peştelui. A fost construit prototipul unui submarin pitic, precum şi o navă specială, destinată pentru transportul acestuia. Experiențele au luat amploare la începutul anului 1941, iar în octombrie 1941, susținătorii înfocați ai submarinului pitic au elaborat planul de folosire a acestuia în operația de la Pearl-Harbour. Propunerile au fost acceptate de comandamentul flotei, cu condiția să se asigure toate măsurile de recuperare a submarinelor pitice şi readucerea acestora la bazele de plecare. Planul de acțiune a fost definitivat pe baza acestor ultime precizări. Cinci submarine mari au fost amenajate în mod special pentru a putea ambarca şi transporta cîte un submarin pitic.

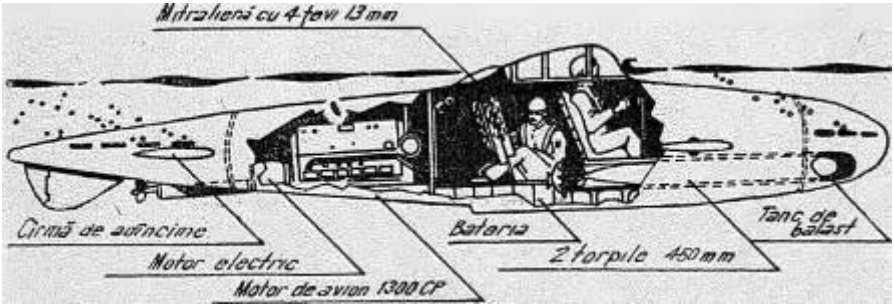
Planul de acțiune a submarinelor pitice, a fost prezentat spre aprobare amiralului Yamamoto, comandantul flotei întrunite, organizată pentru operația de la Pearl-Harbour. Cînd i s-a adus planul, Yamamoto a afirmat: „... Dacă submarinele pitice vor pătrunde în golf, nu se vor mai reîntoarce niciodată de acolo. Cît priveşte intrarea lor în golf, eu nu îi văd necesitatea...”. Totuşi, pînă la urmă, comandantul operației a fost convins să aprobe planul. În perioada de pregătire au fost luate măsuri suplimentare pentru salvarea echipajelor submarinelor pitice, în cazul cînd acestea nu ar mai fi putut ieşi din golf.

La 18 noiembrie a ieşit în mare din Kure un detaşament compus din cinci submarine oceanice, purtând fiecare pe punte cîte un submarin pitic. Drumul spre ocean trecea prin marea interioară şi apoi prin Strîmtoarea Bungo. Noaptea era întunecoasă, fără lună. După ieşirea din bază am observat – deplasîndu-se pe un drum paralel cu al nostru – cîteva lumini de drum ce păreau să aparțină

unor nave comerciale. Aceste lumini ne-au însoțit pe o distanță de mai multe mile în larg.

Pe timpul zilei navigam în imersiune, pentru a nu fi descoperite pe punte submarinele pitice pe care le transportam. Am observat prin periscop că la o anumită distanță de noi se deplasa un portavion ale cărui lumini le confundasem pe timpul nopții cu ale unor nave comerciale.

Ajungînd în largul oceanului am trecut la cartul pe trei schimburi, continuînd antrenamentele de pregătire de luptă. Cele cinci submarine oceanice de tipul „I-16“ erau noi şi se comportau bine, însă echipajele erau de asemenea noi şi deci insuficient pregătite. Executam antrenamente de intrare în imersiune de trei ori pe zi, pînă cînd echipajele au dovedit că acționează cu precizie pe timpul manevrei de rapidă imersiune.



Proiect de submarin pitic japonez de 10 tone, construit dar rămas în fază de experimentare pe timpul celui de al doilea război mondial.

Am început să navigăm la suprafață, atît ziua cît şi noaptea. Numai în raionul Insulei Wake am stat în imersiune pe timpul zilei, pentru a nu fi descoperiți de aviația de patrulare americană. În acest timp, antrenamentele la posturile de luptă se desfăşurau în condiții grele deoarece, din cauza lipsei de oxigen şi a căldurii, echipajul era moleşit şi abătut. Între timp am aflat că în afară de detaşamentul nostru de submarine au

început traversada oceanică şi alte detaşamente navale, cu alte misiuni.

La 28 noiembrie am primit informaţia că tratativele politice paşnice cu S.U.A. nu au dus la nici un rezultat. Aceasta însemna război sigur. De asemenea am mai fost informaţi despre un mare număr de nave de linie americane aflate în staţionare la Pearl-Harbour. Se apropia momentul să trecem la acţiune. Am hotărît să executăm verificarea finală a torpilelor şi a submarinelor pitice. Încercînd să ieşim în acest scop la suprafaţă, am observat deodată cum submarinul nostru se aprovează mult şi începe să se scufunde cu viteză. Am ajuns astfel pînă la imersiunea de 100 metri (imersiunea regulamentară era de 90 metri, iar cea maximă admisă 140 metri). Acest incident a fost provocat de o defecţiune la conducta de aer de înaltă presiune, defecţiune pe care am reuşit s-o remediem doar cu mare greutate. Cînd, în sfîrşit, am reuşit să ieşim la suprafaţă am observat că torpila submarinului pitic s-a deformat din cauza presiunii. Luptînd din greu cu ruliul şi tangajul provocate de valuri, în întunericul nopţii, am reuşit cu mari eforturi, să înlocuim torpila defectă printr-o altă torpilă din rezerva submarinului oceanic.

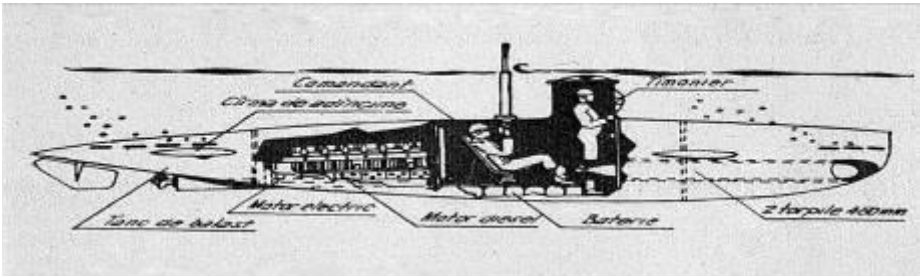
Pe măsură ce ne apropiam de Insulele Hawai, starea mării devenea din ce în ce mai rea. Valurile mari, care măturau în permanenţă puntea submarinului nostru, – ne împiedicau să efectuăm pregătirile finale la submarinul pitic.

În seara de 6 decembrie, Insulele Hawai au început să apară la orizont. Conform ordinului primit, ne-am ocupat poziţia de aşteptare la 8 Mm de Pearl-Harbour. Am fost informaţi că şi celelalte patru submarine şi-au ocupat poziţiile ordonate.

Se făcuse ora 23.00 şi la submarinul pitic se difinitivau pregătirile în vederea plecării la atac. S-a constatat că girocompasul de la submarin era defect, însă nu se mai dispunea de timp pentru repararea lui. Celelalte pregătiri

fiind terminate, echipajul principal şi-a ocupat locul în submarinul pitic.

La ora 01.00, comandantul submarinului pitic a raportat comandantului submarinului oceanic că este gata de luptă. Au fost desfăcute legăturile care prindeau pe „pitic" de „uriaş" şi, submarinul oceanic a început să se scufunde, în timp ce submarinul pitic rămas pe linia de plutire a căpătat libertate de manevră. El s-a îndreptat cu forţele proprii spre Pearl-Harbour pentru a-şi îndeplini misiunea primită.



Submarin pitic japonez de 10 tone. Se presupune că submarinele care au acţionat la PEARL-HARBOUR au fost de acest tip.

În dimineaţa de 7 decembrie 1941, la ora 07.55, a început lovitura aeriană asupra navelor din Pearl-Harbour. La imersiunea de 27 metri unde ne găseam, ruliul submarinului ne semnala dezlănţuirea furtunii pe ocean, în timp ce deasupra noastră se auzea zgomotul înfundat al exploziilor.

La căderea nopţii ne-am ridicat la suprafaţă şi ne-am îndreptat spre raionul de raliere a submarinelor pitice. Acolo am întîlnit şi celelalte patru submarine oceanice, însă nu am găsit nici o urmă de submarin pitic. Am aşteptat timp de 24 de ore în raion, fără ca vreunul din cele cinci submarine pitice plecate să se reîntoarcă. Am primit atunci ordinul să renunţăm la aşteptarea sau căutarea lor şi să ne înapoiem la bază.

După părerea noastră, marinarii din compunerea echipajelor submarinelor pitice au plecat la atac cu convingerea fermă că nu se vor mai întoarce niciodată. Ei şi-au lăsat toate lucrurile personale la bordul submarinului oceanic, după ce le-au pus în deplină ordine înainte de plecare. Printre obiectele rămase de la ei au fost găsite scrisori de adio adresate rudelor, precum şi un fel de testamente în care se arăta destinaţia economiilor şi a lucrurilor lor de valoare. După cum se vede, aceste măsuri luate de ei au fost pe deplin îndreptăţite.

Din informaţiile şi documentele obţinute ulterior s-a putut reconstitui în linii mari acţiunea nefericită a celor cinci submarine pitice. Intrarea în Pearl-Harbour era închisă cu plase antisubmarine. O trecere deschisă prin plase, la ora 08.00 din 7 decembrie, a creat o cale liberă pentru pătrunderea submarinelor pitice în golf. Totuşi, în golf a reuşit să între un singur submarin pitic, care a torpilat nava de linie „Arizona". Două submarine au dispărut fără urmă. Al patrulea submarin pitic a fost scufundat la intrarea în golf. Al cincilea submarin lansat de noi a întîrziat cu două ore din cauza defectării girocompasului. Submarinul pitic a ajuns cu mare greutate pînă la intrarea în golf, unde a fost atacat de un distrugător cu grenade antisubmarine. Încercînd să-şi continue drumul fără girocompas şi cu compasul magnetic permanent dereglat din cauza exploziilor, submarinul pitic s-a pus pe uscat. După ce s-a întunecat, a ieşit la suprafaţă şi a încercat să ajungă în raionul de raliere, însă s-a pus din nou pe uscat, fără posibilitatea de a mai reveni de data aceasta la suprafaţă. Fiind în pericol de a muri asfixiaţi, oamenii echipajului au părăsit submarinul şi au ieşit la suprafaţă, de unde au fost luaţi prizonieri de către americani.

Rezultatele obţinute aşadar de submarinele noastre pitice sînt absolut neînsemnate, în comparaţie cu rezultatele atacurilor aeriene".

Din documentele oficiale publicate de americani rezultă că două submarine pitice au fost distruse de către distrugătoare americane, cu ajutorul grenadelor antisubmarine. Nu există însă date despre soarta celorlalte trei submarine pitice japoneze.

După eşecul suferit prin pierderea submarinelor pitice la Pearl-Harbour, japonezii au mai folosit acest mijloc de luptă în repetate rînduri, în cursul războiului din Pacific. Vom da numai cîteva exemple.

La 30 şi 31 mai 1942, în Oceanul Indian, avionul de cercetare de pe submarinul japonez „I-10“ a descoperit în rada Diego-Suarez o concentrare de cargouri şi nave mari de luptă ale inamicului. Japonezii au trimis imediat în acest raion submarinele „I-16”, „I-18“ şi „I-20“, cu cîte un submarin pitic la bord. Acestea au fost lansate la distanța de 10 Mm de locul de staționare a navelor. Submarinele pitice au atacat o navă de linie engleză, care a fost avariată. Nici unul din aceste submarine nu s-a mai înapoiat la submarinele de transport, care le-au aşteptat în raionul stabilit pînă la 2 iunie.

Concomitent cu acest atac, patru submarine pitice – transportate de asemenea cu submarine oceanice mari – au executat o acțiune asupra portului Sidney (Australia). După date americane, acest atac nu a dat rezultate. Numai trei submarine au reuşit să pătrundă în port, lansînd torpilele la întâmplare. Unul din submarinele pitice a explodat o dată cu torpila sa în momentul lansării, iar celelalte au dispărut fără urmă.

Alte numeroase acțiuni au mai fost executate de submarinele pitice japoneze, fără însă ca rezultatele obținute să fie demne de semnalat.

2

După 20 august 1944, frontul german care stăvilea capul de pod creat de anglo-americani în Normandia a fost

rupt şi armatele de invazie au început ofensiva spre Paris şi Rin. Majoritatea armatei germane era concentrată, pe frontul de răsărit, unde se hotăra soarta războiului, şi cele cîteva divizii care acționau în vest nu mai erau în stare să organizeze un front continuu, care să opună o rezistență mai îndelungată în fața inamicului. Căile de comunicații erau bombardate intens, lipsind trupele germane de drumurile de retragere. Peste tot domnea haosul. Forțele epuizate şi fărîmițate se îndreptau mereu spre nord şi spre est.

În această atmosferă de dezordine şi derută generală, o singură coloană motorizată germană se îndrepta spre vest, în sens contrar curentului general al retragerii. Sfidînd bombardamentele aeriene, ocolind cu îndemînare şi indiferență coloanele de tancuri, tunuri şi soldații care se retrăgeau spre est blocînd şoselele, misterioasa coloană germană îşi continua cu tenacitate drumul spre vest, îndreptîndu-se către litoralul canalului La Manche.

În cazul cînd cineva încerca să se opună deplasării coloanei sau îi producea greutăți în această înaintare inexplicabilă, comandantul coloanei prezenta un document cu următorul conținut:

„Cpt. Rg. 3 Bratelis este comandantul unui detaşament cu destinație specială al F.M.M. El execută ordinul meu personal. Misiunea sa este secretă şi nimeni nu are dreptul să încerce să o cunoască. La cererea lui, toți trebuie să-i acorde întregul ajutor pentru a-şi putea îndeplini cît mai bine misiunea.

Comandantul F.M.M.
(ss) GROSSADMIRAL DOENITZ”

Coloana era formată din autocamioane mari, care trăgeau după ele remorci acoperite cu tendă. În remorci erau transportate, bine ascunse sub învelitorile de tendă, submarine pitice „Biber”. Coloana aparținea Grupării „K“ şi

purta denumirea de Flotila 261-K.

Drumul greu, din Belgia pînă pe litoralul francez „La Manche“ a durat de la 22 la 28 august. „Biberii” transportați urmau să participe la lupta împotriva flotei de invazie, plecînd din portul Fécamp unde au fost lăsați la apă. Atacul trebuia să se execute cît mai repede posibil, deoarece trupele germane părăsiseră deja această localitate şi se aştepta ca în scurt timp Fécamp să fie ocupat de anglo-americani. Se impunea deci o acțiune imediată.

În noaptea de 29 spre 30 august, 18 submarine pitice „Biber” au plecat în prima misiune de luptă. Conducătorii lor abia au mai putut fura cîteva ore de somn chinuit în maşini, după marşul epuizant care a durat aproape o săptămână. În noaptea aceea, vîntul era de forța 4 – 5, iar marea de gradul 4. Din cauza mării rele, numai doi din cei 18 „Biberi” au reuşit să ajungă pînă la navele inamice şi să le atace, scufundînd o navă de desant şi un cargou „Liberty”. Dintre cei, doi „Biberi” care au executat atacul s-a înapoiat la Fécamp unul singur, a doua zi dimineața la orele 10, cu conducătorul lui înțepenit de frig şi aproape intoxicat cu bioxid de carbon.

La 31 august, Fécamp a fost părăsit de ultimii soldați germani, sub presiunea unităților de tancuri americane. Flotila de „Biberi” a fost obligată să se autodistrugă în grabă, aproape în întregime. Cîteva submarine pitice, care reuşiseră să se mai ambarce în maşini, au fost distruse pe timpul retragerii lor spre est.

La începutul lunii septembrie 1944, o nouă flotilă de „Biberi” a fost constituită în centrul „Blaukoppel”. Aceasta a fost redislocată la Rottendam, de unde urma să atace navele flotei aliate în raionul Vlissingen, la gura estuarului rîului Schelde (Escaut). Cercetarea germană informa că prin acest raion trec zilnic două-trei convoaie americane, atît de sigure că nu vor fi atacate de inamic, încît nici nu mai efectuează convorbirile radio cifrat, ci în clar.

Pentru ca submarinele „Biber” să poată executa cu

succes atacul era necesar să fie îndeplinite mai multe condiții de ordin hidro-meteorologic şi oceanografic. În primul rînd, vîntul nu trebuia să depăşească forța 3 – 4, pentru a nu obliga pe conducătorul submarinului să-şi consume întreaga energie în lupta cu valurile. Apoi, plecarea „Biberilor" trebuia să coincidă cu începutul refluxului al cărui curent urma să ajute deplasarea lor pe distanța de 40 Mm pînă în raionul de acțiune. (Dacă „Biberul" avea curent din prova, viteza lui putea să scadă pînă la 1 Nd). Mai mult decît atît, era necesar ca refluxul să înceapă în primele ore ale dimineții, pentru ca „Biberii" să poată ajunge în raionul de atac la căderea serii. Atacul pe timp de zi nu ar fi avut nici o şansă de succes, deoarece inamicul se bucura de o supremație deplină, atît pe mare cît şi în aer.

În Rotterdam erau gata de acțiune aproximativ 30 de „Biberi", aşteptînd întrunirea condițiilor favorabile de atac.

Nu există nici un fel de date asupra modului în care au acționat în acest raion „Biberii" asupra convoaielor americane, deoarece majoritatea submarinelor pitice plecate la atac nu s-au mai înapoiat niciodată din misiune. Rătăciți pe întinderea mării, avînd avarii de neînlăturat la bord, scufundați prin reacțiunea inamicului sau asfixiați cu bioxid de carbon, conducătorii de „Biberi" au căzut jertfe acestei acțiuni nesăbuite, dictată de panica disperării. Foarte puțini dintre aceştia au reuşit să se înapoieze la baza de plecare, folosind pentru deplasare curenții de maree în locul aparatului motor, devenit inutilizabil. Suferind însă repetatele atacuri ale aviației inamice, ei au ajuns la bază grav răniți şi au murit înainte de a reuşi să raporteze asupra modului de desfăşurare a acțiunii.

În decurs de trei luni cei 110 „Biberi" care fuseseră aduşi treptat la Rotterdam au reuşit să execute numai trei atacuri. Povestea luptei lor lipsite de strălucire s-a terminat printr-un eveniment tragic. Torpila unui „Biber" care se

găsea la cheu a explodat, distrugînd aproape întreaga flotilă de submarine pitice. „Biberul” cedează locul submarinului pitic „Seehund”, care însă nu s-a dovedit nici el mai eficace.

*

* *

Prima acțiune executată de submarinele pitice „Seehund” în noaptea de anul nou (1945) s-a terminat cu un eşec total. Din flotila de 18 submarine pitice, plecate cu întregul efectiv, s-au înapoiat la bază doar două submarine. Restul au pierit fără urmă, distruse probabil de o furtună puternică care le-a prins pe funduri mici.

La 17 ianuarie, în condiții meteorologice mult mai bune, au plecat în misiune alte zece submarine „Seehund”. După trei zile de rătăcire pe mare, toate cele zece submarine s-au înapoiat la bază, fără să fi lansat însă nici o torpilă. Abia la începutul lunii februarie un submarin „Seehund” reuşeşte să obțină primul succes, scufundînd un cargou inamic de 3 000 tone.

Din luna februarie şi pînă aproape la sfîrşitul războiului, un număr de 40 submarine pitice au executat fiecare cîte 3 – 4 misiuni în Pas-de-Calais, în apropierea litoralului Angliei. Atacurile flotilei de submarine se executau pe baza datelor cercetării operative, care furniza informații asupra deplasării convoaielor anglo-americane. Însă, chiar şi fără aceste informații ale cercetării germane, submarinele puteau găsi uşor convoaiele inamice, care se deplasau cu regularitate între estuarul Tamisei şi estuarul rîului Schelde. Pe această cale de comunicație erau ancorate geamanduri luminoase la intervale de 2 Mm, care îi dădeau aspectul unui adevărat „bulevard maritim“. Submarinele pitice nu aveau deci altceva de făcut decît să se apropie de acest „bulevard” şi să aştepte pe el trecerea

convoaielor inamice, după care să execute atacul. Lipsa celor mai elementare măsuri de prevedere asupra itinerarului de deplasare a convoaielor anglo-americane se explică prin supremația maritimă şi aeriană a acestora. Convoaiele erau puternic apărate cu nave şi aviație, cu toate că flota germană era aproape inexistentă, iar aviația nu mai desfăşura aproape nici o acțiune pe teatrul maritim, fiind concentrată în majoritate pe frontul de est. În aceste condiții, nemților le rămăsese doar „Seehund-ul“ – ultima armă de atac pe mare în ultimele luni de agonie ale războiului.

La început, submarinele pitice atacau în grupuri. Ulterior însă s-a ajuns la concluzia că acest mod de acțiune nu este avantajos, deoarece puteau fi descoperite mai uşor de inamic, iar în caz de pericol echipajele submarinelor nu îşi puteau acorda ajutor reciproc. În consecință s-a hotărît ca submarinele să acționeze izolat.

În perioada februarie – aprilie 1945, cele 40 de submarine „Seehund” au scufundat mai multe nave şi cargouri inamice, cu un tonaj total de 93 000 tone (după alte surse, 120 000 tone).

Cu puțin timp înainte de capitularea Germaniei, flotila de submarine „Seehund” a primit misiunea să aprovizioneze garnizoana germană rămasă încercuită la Dunkerque şi care continua rezistența. Trei submarine pitice care au executat această misiune au reuşit să transporte, în locul torpilelor, o cantitate de 4,5 tone unt şi untură. La înapoiere, submarinele au dus în Germania cîteva mii de scrisori de la soldații asediați. Nu aveau ce să aducă altceva.

Ultimele trei submarine „Seehund” au intrat în Dunkerque exact în ziua de 9 mai 1945 – ziua capitulării Germaniei. Submarinele pitice au fost scufundate sau puse pe uscat. Ele au fost ranfluate de francezi după terminarea războiului. Unul din aceste submarine „Seehund” poate fi văzut şi astăzi la muzeul maritim din Paris.

Capitolul III

FIORDURILE NORVEGIEI – TEATRU DE ACŢIUNE AL SUBMARINELOR PITICE ENGLEZE

• Şase „Midget submarines" împotriva lui „Tirpitz", „Scharnhorst" şi „Lützow". • Noile „Midget" ratează un atac la Bergen

1

La începutul lunii septembrie 1943, englezii au descoperit cu ajutorul aviației în fiordurile Norvegiei principalele nave de luptă ale flotei germane. După datele cercetării, se găseau în Altenfjord: nava de linie „Tirpitz" (40 000 tone), nava de linie „Scharnhorst" (25 000 tone) şi crucişătorul „Lützow". Navele staționau dispersate la cîteva mile marine una de alta şi erau puternic apărate împotriva atacurilor aeriene printr-un sistem de informare oportun şi prin aerodroame ale aviației de vînătoare bine amenajate. Se presupunea că „Tirpitz" vă ierna în Altenfjord. Aceasta era principala navă de suprafață a flotei germane, singura de acest tip care mai rămăsese după scufundarea lui „Bismarck".

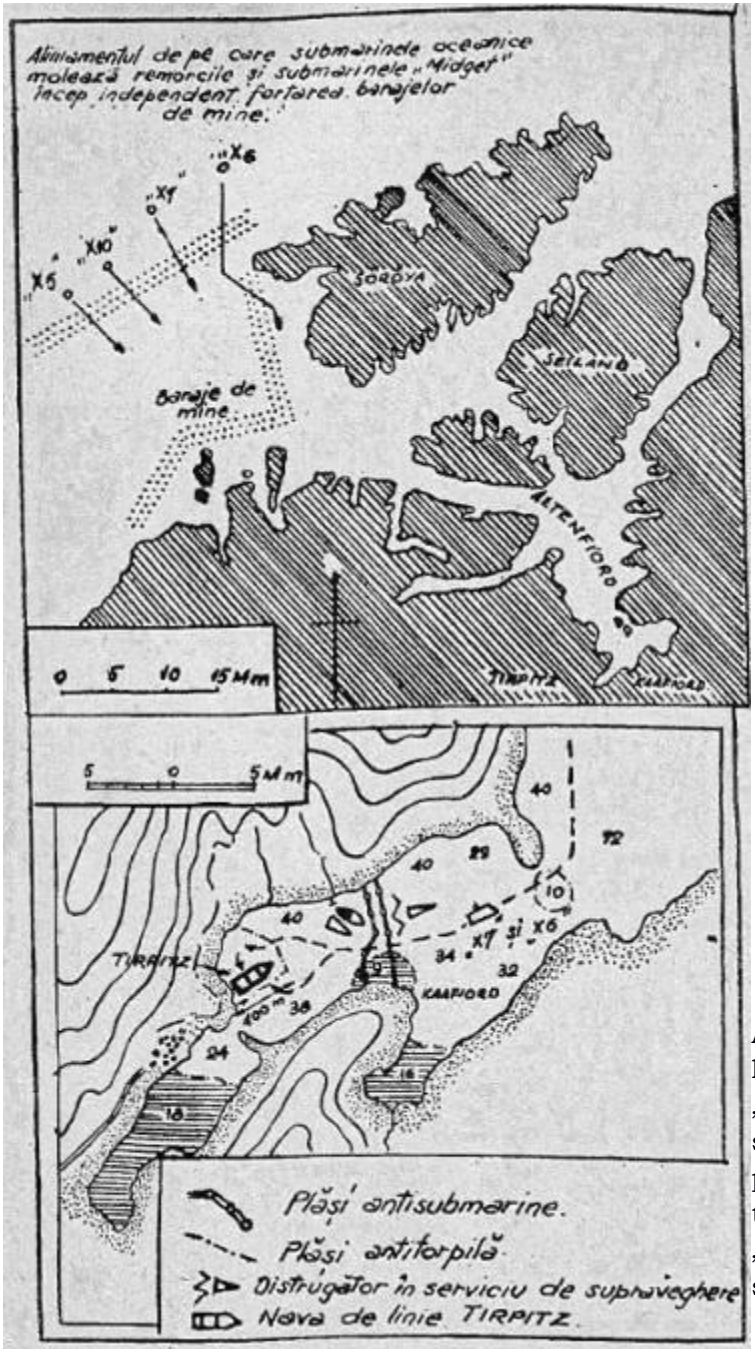
Tot din datele cercetării aeriene englezii au tras concluzia că navele germane erau în inactivitate şi nu şi-au părăsit de mai mult timp locul de staționare. Totuşi, numai simpla prezență a navelor germane în acest raion obliga

amiralitatea britanică să mențină permanent în Marea Nordului un număr mare de nave de luptă, nave care le-ar fi fost atît de necesare englezilor în Mediterana.

Analizînd situația, s-a stabilit că numărul şi valoarea obiectivelor justificau pe deplin un atac cu submarine pitice în Altenfjord. Pentru. Această misiune au fost destinate şase submarine pitice (X-5-6-7-8-9-10), fiecare din acestea urmînd să fie remorcate de cîte un submarin oceanic. În perioada de pregătire a operației s-au făcut numeroase instructaje cu comandanții de submarine, care au primit date şi instrucțiuni precise şi amănunțite asupra modului de acțiune. De asemenea, se prevedea ca submarinele să fie ținute la curent pe tot timpul traversadei, fiind informate asupra situației pînă în momentul cînd vor ajunge în apropierea raionului de acțiune.

Gruparea de submarine a părăsit baza Loch Striven (raionul Glasgow) la 11 septembrie 1943. În primele patru zile de marş marea a fost liniştită. Noaptea, navigația se executa la suprafață, iar pe timpul zilei – la imersiunea de 15 metri. Atît submarinul-remorcher cât şi submarinele pitice remorcate cunoşteau cu precizie orele de intrare în imersiune şi de ieşire la suprafață.

Echipajele submarinelor pitice, compuse din cîte trei oameni, au avut de suportat mari greutăți pe timpul traversadei. Se executa cart permanent, cu doi oameni în serviciu şi unul liber. La navigația în imersiune, personalul de cart trebuia să urmărească permanent indicațiile batimetrului şi semnalele transmise de submarinul-remorcher. Aceste semnale se transmiteau cu ajutorul bombetelor acustice, lansate într-un anumit număr şi la anumite intervale, după un cod stabilit anterior. La 15 septembrie, comandanții de submarine au primit ordinul de luptă decisiv, prin care se indicau obiectivele de atac: X-5-6-7 vor ataca pe „Tirpitz"; X-9-10 pe „Scharnhorst", iar X-8 – pe „Lützow".



Atacul navei de linie germane „Tirpitz" de către submarinele pitice engleze de tip „Midget" seria „X" - 21 septembrie 1943.

În aceeaşi zi, cu puţin înainte de răsăritul soarelui, comandantul submarinului „X-8“ a simţit că s-a rupt remorca. El a golit repede tancurile de balast şi a ieşit la suprafaţă, încercînd să între în legătură cu submarinul-remorcher. Submarinul oceanic, care nu a observat nimic, şi-a continuat drumul în imersiune, ieşind la suprafaţă abia la ora stabilită prin program, cînd era deja mult distanţat de submarinul pitic.

Comandantul lui „X-8“, rămas singur în largul mării, a hotărît să-şi continue drumul cu propriile forţe pînă la coastele Norvegiei, să între în Altenfjord şi să atace nava care i-a fost repartizată, adică pe „Lützow“. Determinîndu-şi punctul, el a stabilit că se găseşte la 160 Mm de Insulele Lofoten. Şi-a continuat aşadar drumul, navigînd la suprafaţă cu ajutorul motorului „Diesel”. Marea era liniştită şi vizibilitatea foarte bună.

La ora 17.18, comandantul a observat în faţă, pe suprafaţa mării, chioşcul unui submarin. Era submarinul oceanic care remorca pe „X-7“. Speranţele pe care şi le făcuse comandantul lui „X-8“ s-au spulberat repede, deoarece submarinul oceanic nu avea nici o remorcă de rezervă. Singurul lucru pe care-l putea face era să se menţină în pupa lui „X-7”, continuîndu-şi navigaţia cu propriile mijloace. „X-8“ a reuşit timp de trei ore să se ţină de submarinul oceanic, însă după lăsarea întunericului l-a pierdut din vedere, rămînînd din nou singur.

A doua zi, 16 septembrie, comandantul lui „X-8” a descoperit în sfîrşit submarinul său remorcher, de care se rupsese cu o zi în urmă. Cu ajutorul unei parîrne de rezervă, „X-8” a fost din nou luat la remorcă, spre marea bucurie a echipajului, care navigase independent timp de 36 de ore. Pe submarinul pitic s-a ambarcat echipajul principal, înlocuind echipajul de rezervă cu care acesta venise pînă aici. Se părea că toate erau în ordine şi se desfăşurau normal.

Însă chiar în ziua următoare, în dimineaţa de 17

septembrie, la „X-8“ s-a constatat o avarie. Submarinul se canarisise la babord şi intra cu mare greutate în imersiune. La 12.00 s-a hotărît ca submarinele să stopeze maşinile şi să rămînă în derivă, pentru a se stabili cauzele avariei. În urma controlului efectuat la corpul exterior al submarinului s-a constatat că rezervorul de aer al containerului cu exploziv din babord s-a spart şi s-a umplut cu apă[27]. Nu era posibilă nici o măsură de remediere a defecțiunii şi containerul a trebuit să fie abandonat şi distrus. După puțin timp s-a observat exact aceeaşi avarie şi la containerul din tribord. A fost necesar ca şi acesta să fie părăsit şi explodat. Aparatul de aprindere a fost reglat să producă explozia după două ore, însă din cauza unei defecțiuni la mecanismul de orologerie, explozia s-a produs mai devreme, cînd cele două submarine nu reuşiseră încă să se îndepărteze prea mult. Explozia a avariat destul de grav pe „X-8“ care a suferit deformații ale corpului şi a rămas în imposibilitatea de a mai guverna. În această situație nici nu mai putea fi vorba de continuarea misiunii. Afară de faptul că submarinul pitic era grav avariat, nu mai avea nici armamentul necesar atacului (containerele cu exploziv). În consecință, la 18 septembrie submarinul pitic „X-8“ a fost scufundat de echipajul său care s-a ambarcat pe submarinul-remorcher.

Cu două zile înainte de aceasta, la 16 septembrie, comandantul submarinului oceanic care remorca pe „X-9“, ieşind la suprafață conform graficului-orar, a observat că remorca se rupsese şi submarinul pitic nu se vedea nicăieri. La semnalele cu bombete acustice transmise de comandant nu s-a primit nici un răspuns. Atunci submarinul oceanic a întors cu 180° şi a început să caute submarinul pierdut pe itinerarul parcurs, Căutarea s-a executat timp de 8 ore cu viteza de 9 Nd, fără nici un

[27] Pentru a nu avea o greutate prea mare, containerele transportate de submarinele pitice aveau, în afară de cele două tone de exploziv, şi rezervoare cu aer.

rezultat. Nimeni nu a putut să afle ce s-a întîmplat cu submarinul pitic „X-9“, care a dispărut pentru totdeauna.

Submarinul pitic „X-10“, remorcat de submarinul său oceanic, a ajuns fără incidente pînă la 60 Mm de locul de ancoraj al lui „Scharnhorst“, obiectivul său. În față, la numai 2 Mm, începeau barajele de mine care închideau intrarea în Altenfjord. Echipajul de rezervă, epuizat de eforturile traversadei, s-a schimbat cu echipajul principal, care a ieşit odihnit din submarinul oceanic.

La 20 septembrie, ora 10.00, submarinul „X-10“ a luat drum sud-est, îndreptîndu-se spre țintă. Navigînd la suprafață cu viteză mică, submarinul pitic a reuşit să forțeze cele două baraje de mine instalate în fața fiordului. Din cauza numărului mare de nave care treceau prin acest raion, „X-10“ trebuia să se ascundă mereu, astfel că a pierdut întreaga zi de 21 septembrie cu manevrele de intrare şi ieşire din imersiune. Abia către ora 23.00 a reuşit să între în Altenfjord. Cu toate că ajunsese pînă la 5 Mm de țintă, comandantul lui „X-10“ a renunțat să atace în noaptea aceea pe „Scharnhorst“, din cauza unei defecțiuni la aparatul motor. La ora 02.15 din 22 septembrie, submarinul a intrat în imersiune şi echipajul a început reparațiile la motor. Cu această ocazie s-a constatat în plus că şi unul din containerele cu exploziv s-a umplut cu apă, din care cauză submarinul se canarisise într-un bord şi devenise greu de manevrat. Nu a mai trecut mult şi la submarin s-a produs un scurtcircuit puternic, care a scos din funcțiune cîteva aparate electrice. În această situație, „X-10“ nu mai era capabil să-şi îndeplinească misiunea, cu toate că ajunsese atît de aproape de țintă. Pînă în noaptea următoare, echipajul a executat micile reparații posibile cu mijloacele bordului, după care submarinul pitic s-a îndreptat spre raionul unde urma să se întîlnească cu submarinul oceanic. Reuşind şi de data aceasta să treacă peste cele două baraje de mine fără nici un incident „X-10“ a ajuns în raionul stabilit pentru întîlnire, unde însă

nu a găsit pe nimeni. A aşteptat aici fără nici un rezultat pînă la 17 septembrie, cînd s-a îndreptat spre partea de nord a Insulei Soroya unde, în fața intrării într-un mic fiord, fusese fixat ultimul punct de întîlnire. La ora 01.00 din 28 septembrie „X-10“ a întîlnit în sfîrşit aici submarinul oceanic care remorcase la venire submarinul pitic „X-7“. Submarinul oceanic, cu „X-10“ la remorcă, a început marşul pentru înapoierea la bază. După o navigație de aproximativ 500 Mm s-a dezlănțuit o puternică furtună care făcea imposibilă remorcarea în continuare a submarinului pitic. „X-10” a fost scufundat de echipajul său, care s-a ambarcat pe submarinul oceanic.

Aceasta a fost soarta tristă a celor trei submarine pitice destinate pentru atacul lui „Scharnhorst“ şi „Lützow“. Să vedem în continuare ce s-a întîmplat cu celelalte trei submarine (X-5-6-7) care aveau misiunea să atace pe „Tirpitz”.

În seara zilei de 19 septembrie submarinul pitic „X-5“ a molat remorca ce îl lega de submarinul oceanic, la 70 Mm vest de Insula Soroya, în apropierea primului baraj de mine care bloca intrarea în fiord. De atunci amiralitatea britanică nu a mai avut nici un fel de veste în legătură cu soarta submarinului pitic. S-au putut face numai o serie de presupuneri asupra cauzelor dispariției acestuia. „X-5“ putea să fi pierit în barajul de mine, să se fi scufundat din cauza unei defecțiuni tehnice sau să fi fost distrus de focul artileriei lui „Tirpitz“.

După terminarea războiului amiralitatea britanică a încercat, să reconstituie în amănunt atacul asupra lui „Tirpitz“ din septembrie 1943. Cu această ocazie s-a stabilit că în ziua de 22 septembrie nava de linie germană a deschis focul asupra unor ținte submarine aflate la cota periscopică, cu majoritatea mitralierelor şi a tunurilor automate de la bord. Tragerea s-a executat astfel: la ora 07.10, asupra unei ținte descoperite la 100 metri de navă; la ora 07.50, asupra unei ținte descoperite la distanța de

800 metri; la ora 08.45, asupra unei ținte care plutea la suprafață, la distanța de 500 metri de plasele contra torpilelor. Confruntînd aceste date cu rapoartele echipajelor submarinelor pitice care au supraviețuit acestei acțiuni, s-a constatat că prima tragere s-a executat asupra lui „X-6“, a doua asupra lui „X-7“, iar a treia probabil asupra, lui „X-5“. Distrugerea submarinului pitic „X-5“ de către artileria navei de linie germane rămîne însă o simplă presupunere deoarece nimeni din echipajul submarinului nu a supraviețuit pentru a arăta care este adevărata cauză a pieirii lui „X-5“.

Să ne ocupăm acum de submarinul pitic „X-6“. Acesta s-a despărțit de submarinul-remorcher tot în ziua de 19 septembrie. În noaptea următoare şi a doua zi, „X-6“ a reuşit să treacă cu bine prin raionul minat şi în zorii zilei de 21 septembrie a ajuns pînă la distanța de 30 Mm de țintă. În fiord executau manevra mai multe nave germane. Submarinul şi-a continuat navigația în imersiune cu viteza redusă, ridicînd uneori periscopul pentru orientare.

„Tirpitz“ se găsea la ancoră în fundul fiordului Altenfjord, pe un braț al acestuia – Kaafjord. Comandantul submarinului „X-6” care ajunsese pînă la 10 Mm de nava germană hotărî să execute atacul chiar în cursul acelei nopți. Reducînd şi mai mult viteza electromotoarelor „X-6” s-a îndreptat spre intrarea în Kaafjord, care era închisă cu plase contra torpilelor. Observînd o şalupă care tocmai intra în fiord – probabil printr-o portiță în plasă – comandantul submarinului folosi această ocazie şi se strecură în fiord în pupa şalupei. Aici, convingîndu-se că nu a fost încă descoperit, şi-a continuat încet drumul spre „Tirpitz“, la imersiunea de 20 metri. Cînd a început să se lumineze de ziuă, ținta nu mai era decît la o distanță de 3 Mm spre sud-vest. Navigația în imersiune devenise însă de acum extrem de grea. Periscopul se defectase şi nu mai putea fi manevrat decît cu mare greutate. Fiordul era permanent brăzdat de diferite nave, printre care şi nave de

mare tonaj, pe care submarinul trebuia să le evite cu atenție, pentru a nu fi pintenat.

La ora 07.00, submarinul ajunsese pînă la 800 metri de „Tirpitz“. Rămăsese un ultim obstacol de învins, o altă plasă contra torpilelor instalată în jurul navei de linie. Comandantul submarinului reuşi să depăşească şi acest obstacol, trecînd pe drumul urmat de o barcă cu motor care se apropia de nava de linie. La ora 07.10, cînd „X-6“ se găsea la numai 80 metri de țintă, a fost descoperit de pe puntea lui „Tirpitz“. Nava de linie a dezlănțuit un puternic foc automat asupra submarinului care, mărind imersiunea, continua să se apropie uşor de țintă.

După cîteva minute, comandantul ridică submarinul spre suprafață. Acesta ajunsese chiar lîngă bordajul lui „Tirpitz“. Cu ajutorul scafandrului ieşit din submarin au fost armate aparatele de aprindere, după care containerele cu exploziv au fost lăsate să cadă la fund, sub nava inamică. Explozia urma să se producă la ora 08.15. În tot acest timp „Tirpitz“ continua tragerea şi lansarea grenadelor asupra punctului unde fusese descoperit submarinul pitic, la 80 metri de navă.

Comandantul lui „X-6“, descoperit de inamic, fiind convins că nu mai are nici o şansă de salvare, ordonă distrugerea întregii aparaturi din submarin care se considera secretă, după care submarinul a fost scufundat, iar membrii echipajului au ieşit la suprafață, folosind aparatele de respirat cu oxigen. După cîteva minute au fost pescuiți din apă de către o şalupă şi luați prizonieri la bordul lui „Tirpitz”.

A rămas să mai vorbim despre ultimul submarin pitic „X-7”. Marşul acestuia s-a desfăşurat normal, fără incidente, pînă în ziua de 15 septembrie, cînd s-a rupt parîma de remorcaj. Evenimentul a fost imediat descoperit, deoarece în momentul respectiv submarinul pitic şi submarinul-remorcher navigau la suprafață. După ce s-a dat o nouă remorcă, din parîmele de rezervă, marşul a

continuat spre coastele Norvegiei. În aceeaşi zi, cele două submarine l-au întîlnit pe „X-8“ care îşi căuta submarinul-remorcher de care se pierduse. Ne amintim că „X-8“ a navigat timp de trei ore în pupa lui „X-7“, pe care l-a pierdut însă din vedere la căderea întunericului.

În dimineaţa de 18 septembrie, echipajul de rezervă de pe submarinul „X-7“ s-a schimbat cu echipajul principal. Apoi, la 20 septembrie, ora 20.00, „X-7“, a molat remorca, luîndu-şi rămas bun de la submarinul-remorcher şi continuînd independent marşul spre ţintă. La ora 02.00 din 21 septembrie, submarinul pitic a reuşit să se strecoare cu greutate pe sub plasa care închidea intrarea în Kaafjord. Cu această ocazie, la submarin s-au produs cîteva avarii a căror remediere a durat pînă dimineaţa la ora 06.00, cînd s-a reluat marşul spre ţintă. La ora 07.00, „X-7“ a ajuns la plasa contra torpilelor din jurul navei de linie. Încercarea de a trece pe sub această plasă, la fel cum a procedat şi la prima plasă, nu-i reuşeşte însă submarinului, care rămîne blocat în acest obstacol, la numai cîţiva zeci de metri de ţintă. Scafandrul nu putea fi folosit, deoarece se luminase de ziuă. Abia după mai multe manevre disperate, „X-7“ a reuşit în sfîrşit să se elibereze din capcană şi să treacă pe sub plasă. După cîteva minute submarinul s-a izbit de bordajul de oţel al navei de linie. Aici, cele două containere cu exploziv au fost detaşate de submarin şi lăsate să cadă la fund, sub masa uriaşă a lui „Tirpitz“. Cele patru tone de ammatol urmau să explodeze peste o oră şi submarinul trebuia să se grăbească să părăsească acest loc periculos, să încerce să se salveze. A plecat deci repede de lîngă „Tirpitz“, însă în timp ce se îndrepta spre ieşirea din fiord, submarinul s-a izbit din nou de plasele ce protejau nava germană. Încercînd să se elibereze din plasă, submarinul s-a ridicat deodată la suprafaţa apei, unde a fost întîmpinat de o ploaie de proiectile şi numeroase grenade antisubmarine. „X-7“ intră repede din nou în imersiune, continuînd să fie blocat de

plase.

La ora 08.12, submarinul a fost zguduit de o explozie puternică ce l-a aruncat la suprafață ca pe o minge. Alte proiectile şi grenade s-au abătut asupra lui. A reuşit să între iarăşi în imersiune, însă acum în submarin a început să pătrundă apa. Compasul şi indicatorul de adîncime dădeau date eronate, iar cîrmele orizontale şi verticale nu mai răspundeau la comenzi. În această situație, comandantul ordonă abandonarea submarinului şi se grăbi să iasă primul prin chepeng, fără să se mai intereseze de ceilalți membri ai echipajului. Ajuns la suprafață, el s-a agățat de o geamandură şi după puțin timp a fost pescuit de o şalupă germană. Submarinul „X-7“ inundat de apa care a pătruns prin chepengul deschis, s-a scufundat imediat.

La ora 09.00, comandantul submarinului pitic s-a întîlnit pe puntea lui „Tirpitz” cu oamenii din echipajul lui „X-6“, care i-au spus că la ora 08.12 au explodat sub nava de linie încărcăturile de exploziv.

Ceva mai tîrziu, comandanții submarinelor pitice „X-7“ şi „X-6“ au reconstituit în amănunt desfăşurarea acțiunii celor trei submarine destinate pentru atacul asupra lui „Tîrpitz“. Iată ce rezultă din această reconstituire.

Submarinele „X-7“ şi „X-6“ au aruncat aproape în acelaşi timp încărcăturile cu exploziv pe fund, sub nava de linie. La ora 07.50, „Tirpitz“ a deschis focul asupra lui „X-7“, care se găsea la distanța de 700 metri. Nu s-a putut stabili dacă explozia de la ora 08.12 a fost a unui singur container cu exploziv sau dacă explozia unuia a provocat prin influență şi explozia celorlalte trei. A rămas deci nelămurit faptul dacă sub „Tirpitz“ au explodat 2 tone sau 8 tone de ammatol. Explozia produsă a avariat grav pe „X-7“, care a trebuit să fie abandonat. La ora 08.45, „Tirpitz“ a deschis iarăşi focul asupra unei ținte la distanță de 500 metri. Se presupune că această țintă era „X-5“, însă

adevărul nu va fi aflat niciodată deoarece, după cum se ştie, echipajul acestui submarin a dispărut fără urmă.

La ora 10.45 a fost adus la „Tirpitz" încă un marinar englez. Acesta era scafandrul de la „X-7", care a reuşit cu mare greutate să se salveze din submarinul scufundat şi părăsit de comandant.

Despre rezultatul atacului executat de submarinele pitice engleze în Altenfjord vorbeşte şi un extras din jurnalul de bord al navei de linie „Tirpitz", în care comandantul navei – cpt. de rangul 1 Mayer – a scris următoarele:

„La ora 08.12 au răsunat două explozii puternice, la un interval foarte scurt una de alta. O explozie s-a produs în dreptul turelei „H" iar a doua, la 15 metri de pupa. Nava a fost săltată în sus cu aproximativ 2 metri, după care şi-a revenit pe linia de plutire, canarisită la babord cu 5°. La navă s-a întrerupt lumina şi au fost avariate mai multe instalații".

În urma acestui atac, nava de linie germană a devenit indisponibilă timp de peste o jumătate de an, pînă în aprilie 1944, cînd a fost în stare să părăsească Altenfjord. „Tirpitz" şi-a găsit sfîrşitul la 12 noiembrie 1944, scufundat de aviația engleză, în timpul unui marş executat din fiordurile Norvegiei spre baza germană Kiel.

Care este bilanțul pierderilor englezilor în această acțiune? Toate cele şase submarine oceanice de remorcaj s-au înapoiat nevătămate la bază. În schimb, toate cele şase submarine pitice au fost pierdute, scufundate de inamic sau de propriile echipaje. Echipajele a două submarine pitice au reuşit să se înapoieze în țară la bordul submarinelor oceanice, iar echipajele de la alte două submarine pitice au dispărut fără urmă. În sfîrşit, echipajul unui submarin împreună cu o parte din altul au căzut prizonieri la nemți.

Experiența acțiunii din Altenfjord a fost folosită ia construcția unei noi serii de douăsprezece submarine

pitice, avîndu-se în vedere toate servituțile constatate la seriile anterioare. Astfel, la noile submarine pitice au fost îmbunătățite calitățile nautice, s-a realizat un sistem de guvernare mai sigur şi s-a perfectat sistemul de legătură dintre compartimente.

Învățămintele trase din aceeaşi acțiune au dus şi la schimbarea procedeelor de folosire în luptă a submarinelor pitice. S-a constatat că, în cazul stabilirii unui aceluiaşi obiectiv pentru mai multe submarine pitice, se îngreunează manevra acestora şi se periclitează submarinele care acționează în eşalonul al doilea şi al treilea. Este evident că, dacă inamicul descoperă primul submarin, el se alarmează, reacționează cu totalitatea mijloacelor sale de luptă şi astfel face aproape imposibilă acțiunea celorlalte submarine asupra obiectivului respectiv. Din aceste motive, în conformitate cu noua tactică preconizată, pentru fiecare obiectiv urmează să fie destinat un singur submarin care va avea astfel mai multe şanse să se apropie de obiectiv, să-şi lanseze încărcătura de exploziv şi să derobeze fără să fie observat de inamic.

După ce s-a terminat instruirea echipajelor noilor submarine pitice şi s-a definitivat pregătirea întregului material, flotila de submarine „Midget“ era gata de luptă şi nu aştepta decît indicarea obiectivelor pentru atac.

Primul obiectiv de atac a fost stabilit la propunerea partizanilor norvegieni din mişcarea de rezistență, care au semnalat că în portul Bergen se găseşte docul plutitor de mare capacitate, numit „Laksevog“. Docul servea la reparațiile efectuate submarinelor germane care erau bazate în porturile şi fiordurile Norvegiei. Era un doc foarte mare, un adevărat şantier naval plutitor. Sursele sale de energie erau folosite şi de alte două docuri mai mici, situate de o parte şi de alta a lui „Laksevog“. Exista deci posibilitatea ca printr-un singur atac al unui submarin pitic să fie distruse simultan trei obiective inamice.

Noua misiune a fost încredințată submarinului pitic „X-

24“ recent construit, avînd un echipaj de patru oameni: comandantul, secundul, inginerul mecanic şi scafandrul genist. În vederea executării misiunii primite, submarinul a executat antrenamente timp de aproape patru luni, din ianuarie pînă în aprilie 1944.

La 11 aprilie, „X-24“ remorcat de un submarin oceanic se găsea în raionul Insulelor Shetland, în marş spre Bergen. La această dată echipajul de rezervă de pe submarinul pitic a fost înlocuit cu echipajul principal, destinat pentru executarea atacului. După o navigație de două zile, la 13 aprilie, remorca a fost molată şi submarinul oceanic s-a îndreptat spre raionul unde urma să aştepte pe „X-24“ pentru a-1 readuce la bază după rezolvarea misiunii sale. Submarinul pitic şi-a continuat marşul independent şi la ora 23.00 din aceeaşi zi a ajuns la 30 Mm de Bergen. Marea era liniştită. Noaptea întunecoasă i-a permis submarinului să navige cîteva ore la suprafață. În drumul spre obiectiv, „X-24“ a reuşit să treacă, reducînd viteza, prin barajele de mine instalate în raionul grupului de insule de la 20 Mm vest de Bergen. S-a strecurat, de asemenea, fără să fie observat, printr-o strîmtoare luminată foarte des de proiectoare instalate pe mal şi la ora 03.05 din 14 aprilie, a ajuns la distanța de 10 Mm de Bergen. Începea acum faza periculoasă a apropierii de țintă.

Comandantul era la periscop. Lîngă el stătea scafandrul genist. În spatele său manevra cîrmele secundul, în timp ce inginerul mecanic urmărea funcționarea mecanismelor şi a aparaturii de la bord. Timp de trei ore, submarinul s-a deplasat la cota periscopică, cu viteza de 2 Nd apoi, reducînd şi mai mult viteza, a intrat în Bergen-Fjord. Aici, după nanevra de evitare a unui vînător de submarine mic, comandantul lui „X-24“ reperă prin periscop docul – obiectivul său de atac. Era ora 07.45. Pe doc nu se găsea nici un submarin. Drumul spre doc nu era blocat de plase submarine, însă în jurul docului mişcările

de nave erau destul de animate. Submarinul pitic a fost nevoit în cîteva rînduri să se scufunde rapid pînă la fund, pentru a nu fi pintenat de navele care se îndreptau spre el.

Comandantul lui „X-24“ a hotărît să nu se mai ridice la cotă periscopică, să nu se mai folosească de loc de periscop pentru observarea la suprafața apei şi să-şi continue marşul după compas, cu viteza de 1 Nd la imersiunea de 20 metri. În felul acesta, după calculele sale, comandantul aprecia că va ajunge exact sub doc. Submarinul a început să se deplaseze încet înainte. Comandantul continua să privească prin periscop însă nu vedea decît lumina difuză, verzuie, filtrată de la suprafață prin stratul de 20 metri de apă. Timpul se scurgea extrem de încet pentru echipajul care se găsea într-o stare de tensiune ridicată. Treptat, lumina care pătrundea prin ocularul periscopului devenea din ce în ce mai slabă, mai difuză, ceea ce însemna că între submarin şi suprafață s-a interpus un obstacol care era desigur docul plutitor. Pentru a verifica acest lucru, comandantul a parcurs întreaga zonă de umbră stabilind, în funcție de viteza submarinului şi timpul cronometrat, că lungimea acestei zone era de 125 metri. Aceasta era deci lungimea aproximativă a corpului plutitor de deasupra. Apoi, folosind acelaşi procedeu, s-a determinat lățimea de 25 metri. Această verificare a confirmat faptul că într-adevăr deasupra era docul. Totuşi pentru a se convinge definitiv că nu greşeşte, comandantul scoase submarinul din zona de umbră şi executînd o scurtă înțepătură pe periscop la suprafața apei, observă ca prin ceață la aproximativ 200 metri într-un bord, silueta masivă a docului. Comandantul era acum complet edificat asupra situației. El readuse submarinul la imersiunea de 20 metri şi se îndreptă spre centrul zonei de umbră. Aici s-a oprit şi a eliberat containerul cu exploziv din tribord, care a căzut la fund. S-a mai deplasat apoi încă circa 20 – 30 metri după care a declanşat şi sistemul de legătură al containerului cu exploziv din babord. Pe fundul fiordului,

exact sub doc, zăceau acum patru tone de exploziv. Aparatele de aprindere au fost reglate pentru a produce explozia peste patru ore. Era ora 09.10 şi misiunea se considera executată. Mai rămînea doar să se îndepărteze în siguranță de țintă, pentru ca totul să se termine cu bine.

Comandantul a parcurs cu foarte mare atenție drumul către ieşirea din fiord şi care acum li s-a părut tuturor nesfîrşit de lung. Echipajul era obsedat de pericolul de a fi descoperiți, atacați cu grenade antisubmarine, pintenați de o navă inamică sau de a lovi o mină din baraj care ar fi distrus submarinul.

Abia după 12 ore, cînd se făcuse deja noapte, comandantul a îndrăznit să iasă la suprafață şi să deschidă tambuchiul pentru a primi în submarin aer proaspăt. Era şi timpul. Submarinul se găsea deja de 20 de ore în imersiune şi atmosfera din submarin era viciată la maximum. Membrii echipajului aveau dureri de cap groaznice, iar doi dintre ei vomitau continuu. Erau simptomele clasice ale intoxicării cu bioxid de carbon. Comandantul voia însă să ducă pînă la capăt această acțiune încununată de succes pînă în acel moment, de aceea ordonă intrarea din nou în imersiune. În felul acesta marşul spre raionul de întîlnire cu submarinul oceanic se continuă în imersiune. Pînă la sosirea în raion, aerul din submarin a început din nou să se vicieze. Atunci a fost deschis tambuchiul pentru puțin timp pentru reîmprospătarea aerului, apoi submarinul pitic intră iarăşi în imersiune, pornind în căutarea submarinului-remorcher cu ajutorul periscopului. Acesta a fost descoperit după cîteva ore. „X-24“ a fost luat la remorcă şi după trei zile ambele submarine au ajuns cu bine în bază, cu echipajele fericite că şi-au îndeplinit cu succes misiunea.

Dar, după cîteva zile, membrii echipajului lui „X-24“ au avut de suferit o mare decepție. La 20 aprilie 1944, amiralitatea britanică a primit de la partizanii norvegieni informația că docul „Laksevog“ este intact şi continuă să fie

folosit cu acelaşi randament pentru reparaţiile submarinelor germane andocate. Pe de altă parte, s-a mai primit informaţia că în ziua de 14 aprilie la ora 12.30, în portul Bergen a sărit în aer cargoul „Barenfels" de 7 500 tone.

Era evident că comandantul lui „X-24" s-a orientat greşit şi a confundat docul cu cargoul care era ancorat în apropierea lui. Mai tîrziu, reconstituindu-se în amănunt întreaga acţiune din portul Bergen, a fost găsit şi „ţapul ispăşitor" în această ispravă. „Vina" a căzut pe curentul submarin din portul Bergen, care a derivat submarinul „X-24" ducîndu-1 sub cargou, în timp ce comandantul lui se credea sub doc.

În septembrie 1944, acelaşi submarin „X-24" cu acelaşi comandant, pătrunde în portul Bergen şi reuşeşte să scufunde docul „Laksevog". Aceasta s-a întîmplat în momentul în care docul nu mai avea importanţa care a avut-o în anii trecuţi, datorită faptului că la sfîrşitul anului 1944 războiul de submarine în Atlantic era pe sfîrşite.

CONCLUZII

Din prezentarea cîtorva din acţiunile de luptă desfăşurate de submarinele pitice în cel de-al doilea război mondial rezultă că, deşi s-au obţinut unele rezultate, acest mijloc de diversiune submarină nu şi-a îndreptăţit speranţele care s-au pus în eficacitatea lui. După cum s-a văzut, italienii au renunţat la folosirea submarinelor pitice încă de la începutul războiului, apreciind că în acţiunile de diversiune submarină poate da mai bune rezultate torpila condusă de om. Japonezii au continuat să folosească submarinele pitice în războiul din Pacific, chiar după pierderea tuturor celor cinci submarine care au participat la prima acţiune de la Pearl-Harbour. Majoritatea submarinelor pitice folosite în acţiunile următoare au fost

de asemenea pierdute, chiar la prima lor misiune, fără ca rezultatele obținute să îndreptățească aceste pierderi.

În flota germană s-au creat două tipuri din acest gen de armament de diversiune („Biber” şi „Seehund”). „Biberul” s-a dovedit a fi necorespunzător din punctul de vedere al caracteristicilor tehnico-tactice. Peste o sută de „Biberi” au fost pierduți, iar rezultatele acțiunilor au rămas necunoscute. Submarinul pitic „Seehund” avea calități tehnico-tactice superioare, însă acesta a apărut prea tîrziu pe teatrul acțiunilor de luptă, în ultimele momente de agonie ale Germaniei şi, în consecință, acțiunea sa era în mod firesc sortită eşecului.

Nici englezii nu se pot mîndri prea mult cu rezultatele obținute de submarinele lor pitice. Ei au pierdut şase „Midget” pentru a produce o avarie navei de linie germane „Tirpitz”.

Nu trebuie totuşi neglijate unele caracteristici pozitive de care se bucură submarinele pitice şi care le fac apte pentru acțiunile de diversiune submarină (dificultatea descoperirii lor, posibilitatea de a pătrunde în raioane inaccesibile submarinelor clasice, posibilități mai mari de a se sustrage de la loviturile aviației etc.). Din aceste motive, în unele flote s-a continuat construirea şi perfecționarea submarinelor pitice şi în perioada postbelică.

ÎNCHEIERE

• Bilanţul general al acţiunilor de diversiune submarină în al doilea război mondial • Planurile nerealizate ale Grupării „K“ • Scafandrii de luptă în S.U.A. în perioada postbelică • Stadiul actual al dezvoltării forţelor şi mijloacelor de diversiune submarină în flotele unor state imperialiste

1

Acțiunile de luptă prezentate în cuprinsul acestei lucrări constituie numai o trecere în revistă, destul de sumară, a unor exemple caracteristice din diferite colțuri ale globului pământesc şi desigur că nu pot să redea tabloul de ansamblu al războiului submarin „minor”. S-a văzut cum diversioniștii maritimi au reuşit să îndeplinească numeroase misiuni ieşite din comun, absolut secrete şi deosebit de periculoase în flotele Italiei, ale Angliei, ale Germaniei, ale S.U.A. şi ale Japoniei. Cu prețul pierderii a numeroase vieți omeneşti, însă cu un consum minim de tehnică de luptă, scafandrii de luptă, scafandrii genişti, conducătorii de torpile, submarinele pitice şi vedetele de asalt au reuşit să obțină rezultate neaşteptate, aproape senzaționale, care au făcut ca această nouă formă de luptă pe mare să nu mai poată fi neglijată.

În Italia, conducătorii de torpile şi scafandrii de luptă au fost folosiți în principal pentru scufundarea navelor engleze. Primele 18 luni de război, considerate ca o perioadă de repetiție generală, nu au adus scafandrilor de luptă italieni nici o victorie, ci numai insuccese. În schimb, începînd din decembrie 1941 şi pînă în august 1943, ei au reuşit să obțină succese deosebit de importante. Din şirul acestor succese, desigur că „diploma de onoare” li se

cuvine pentru scoaterea din luptă a navelor de linie engleze „Queen Elizabeth” şi „Valiant”, cu un deplasament de 32 000 de tone fiecare. A mai fost scufundat crucişătorul englez „York”, cu un deplasament de 10 000 de tone şi un distrugător de 1 700 de tone. Au fost scoase din luptă aşadar nave de luptă cu un deplasament total de peste 75 000 de tone.

În rîndul parcului de nave comerciale au fost făcute şi mai mari ravagii. După datele italiene, scafandrii de luptă şi conducătorii de torpile au scufundat sau avariat patru tancuri petroliere cu un tonaj de cca 38 000 de tone şi 23 de cargouri cu un tonaj total de peste 150 000 de tone. În felul acesta, forțele şi mijloacele de lupta „minore” ale Flotilei a 10-a M.A.S. au scufundat sau avariat nave de luptă şi cargouri cu un tonaj total care depăşeşte 250 000 de tone.

Succese destul de însemnate au obținut şi englezii folosind torpilele conduse de om şi submarinele pitice. Ca rezultat al executării a şapte misiuni de luptă, englezii au scufundat crucişătorul italian „Ulpio Traiano” au scos pentru cîtva timp din luptă nava de linie germană „Tirpitz” (40 000 t), au scufundat crucişătorul italian „Bolzano“ şase – şapte cargouri, un mare doc plutitor, precum şi crucişătorul japonez „Takao“.

De asemenea, scafandrii de luptă francezi – cu sprijinul patrioților norvegieni – în acțiunile, despre care nu am reuşit să vorbim, au scufundat sau avariat cargouri cu un tonaj general de aproape 100 000 de tone.

Desprinzîndu-ne însă de limbajul sec al cifrelor, trebuie să avem în vedere şi faptul că, în afară de efectul material şi moral pe care l-au avut aceste atacuri, ele au avut uneori rezultate care s-au apropiat de o importanță la nivel operativ. De exemplu, după ce au fost avariate cele două nave de linie engleze din Alexandria, Anglia nu a mai dispus pentru mult timp de nave mari de luptă în Mediterana. De asemenea, după avarierea lui „Tirpitz”

(septembrie 1943), pînă la repararea acestuia, nu a mai existat pentru aliați nici un pericol de nave de suprafață în Atlanticul de nord. Mai amintim de tăierea cablului submarin care lega Tokio de Singapore, lipsind Japonia de cel mai simplu şi mai uşor mijloc de legătură.

Desigur că obținerea unor astfel de rezultate nu ar fi fost posibilă fără pierderi şi sacrificii în vieți omeneşti. Exceptînd fanatismul japonez despre care s-a vorbit suficient, trebuie subliniat aici faptul că procentul de pierderi în oameni pe timpul desfăşurării acțiunilor de luptă a fost invers proporțional cu nivelul pregătirii de luptă al personalului şi gradul de organizare al acestor acțiuni. Vom da ca exemplu în această privință flota engleză care s-a remarcat printr-o mai atentă selecționare şi o mai minuțioasă pregătire a personalului destinat pentru misiuni de diversiune submarină. Astfel, din 180 de ofițeri, de sergenți şi de marinari care au intrat în compunerea detaşamentului special englez au fost pierduți 39 de oameni, ceea ce reprezintă aproximativ 22%, adică aproape un sfert din efectivul total. Pare destul de mult. Dacă precizăm însă că din 39 de oameni, 13 oameni au pierit pe timpul exercitării misiunilor, 16 – pe timpul antrenamentelor şi al pregătirii de luptă, iar 10 au murit pe submarinele clasice în perioada traversadei, observăm că numai o treime din personalul pierdut a fost sacrificat în desfăşurarea acțiunilor de luptă. A curs mai mult sînge pe cîmpul de instrucție decît pe cîmpul de luptă.

Acțiunile de luptă ale scafandrilor genişti englezi şi americani pe coasta Normandiei şi în insulele din Pacific nu au fost încununate de succese răsunătoare însă şi-au adus modesta lor contribuție la succesul operațiilor de desant şi mai ales la reducerea pierderilor în oameni şi în materiale pe timpul debarcărilor. De asemenea, forțele şi mijloacele Grupării „K“ din flota germană au reuşit să producă unele pierderi forțelor anglo-americane de invazie cu ajutorul torpilelor conduse de oameni şi a submarinelor

pitice, precum şi trupelor debarcate, prin acțiunea scafandrilor de luptă pe fluvii. Aceste acțiuni se limitează însă la nivelul unor informații de ordin documentar.

Ca o concluzie generală se poate afirma că cele cîteva sute de diversioniști maritimi sacrificați, folosind arme simple şi ieftine, au obținut rezultate analoge cu ale unei mari bătălii navale sau ale unei operații maritime de durată, în care ar fi participat mii de oameni şi o tehnică de luptă în valoare de milioane de dolari.

Privite în ansamblu, rezultatele par într-adevăr surprinzătoare: trei nave de linie, fiecare cu un deplasament de 30—40 000 de tone, patru crucişătoare de cîte cca 10 000 de tone şi cargouri cu un tonaj de peste 300 000 de tone. Pare un nou „Pearl-Harbour". La Pearl-Harbour rezultate analoge au fost obținute în cîteva ore, cu mici pierderi, însă se beneficia de avantajul surprinderii, înainte de declanşarea oficială a războiului. Rezultatele diversioniștilor maritimi au fost obținute în cinci ani de război, sub reacțiunea puternică a inamicului. O temeinică analiză şi concluzii juste necesită luarea în considerare a tuturor factorilor şi a condițiilor care au intervenit.

Ceea ce trebuie reținut în esență este faptul că italienii, germanii şi japonezii care au folosit forțele „minore", unii chiar în mari proporții, au pierdut totuşi războiul, iar succesele dobîndite de Anglia şi de S.U.A. în război nu se datoresc nici pe departe diversioniștilor maritimi. Forțele şi mijloacele de diversiune submarină şi-au avut rolul lor care nu trebuie nici supraestimat, dar nici depreciat în condițiile actuale şi pentru viitor.

2

Comandantul Grupării K" – viceamiralul H. Heye – referindu-se la necesitatea dezvoltării tehnicii de luptă de diversiune submarină, spunea următoarele:

„Trebuie să construim în serie, pe măsura

posibilităților, o mare varietate de tipuri de mijloace de asalt. Îndată ce apărarea inamicului a devenit eficace față de una din categoriile de mijloace de asalt folosite, acestea trebuie să părăsească teatrul de luptă şi în locul lor să se introducă alte mijloace de asalt noi, necunoscute încă de inamic. Numai în felul acesta vom putea provoca inamicului pierderi însemnate…".

După cum s-a văzut din cuprinsul lucrării, această idee a lui Heye nu a putut fi realizată în practică decît într-o foarte mică măsură. În ultimul an de război, industria germană nu mai era capabilă să producă în cantități mari forțele şi mijloacele „minore" variate preconizate de viceamiral. Cu toate acestea, inginerii şi constructorii Grupării „K" au imaginat şi au realizat sub formă de planuri o mare varietate de mijloace de diversiune submarină. Ne vom ocupa mai jos de cîteva din aceste mijloace care au început să fie construite sub formă de prototipuri, cu cîteva luni, săptămâni sau chiar zile înainte de capitularea Germaniei.

Se ştie că „Seehund" a fost primul submarin pitic al Grupării „K" şi din flota germană. Bine realizat din punct de vedere tehnic încă de la primul prototip, acest submarin a putut fi folosit în cîteva acțiuni de luptă, pînă la terminarea războiului. Pe baza experienței de luptă a lui „Seehund", constructorii s-au gîndit să-l perfecționeze şi au conceput un nou tip de submarin pitic numit *„Kreislauf-Seehund"*. Acesta a fost prevăzut cu un aparat propulsor perfecționat care funcționa cu oxigen lichid şi permitea o viteză mai mare, precum şi o autonomie mare în imersiune. Noul submarin pitic era cu 1,5 m mai lung şi avea un deplasament cu cîteva tone în plus față de vechiul „Seehund".

Primul „Biber" construit de nemți, avînd ca mijloc de propulsie un motor cu benzină, a fost considerat un tip nereuşit deoarece vaporii de benzină periclitau viața conducătorului. De aceea, a fost proiectat şi construit un

nou tip *„Biber-3“* dotat cu un motor „Diesel” cu circuit închis, cu oxigen lichid, la fel ca şi motorul de la „Kreislauf-Seehund”. Motorul avea o putere de 65 CP. Iată cîteva din caracteristicile noului model care a dat rezultate bune la probele experimentale. Submarinul pitic era ceva mai mare decît primul „Biber” şi în el aveau loc doi oameni. Comenzile au fost mult simplificate, astfel încît puteau fi manevrate cu uşurință de un singur om, în timp ce al doilea se odihnea în poziția culcat. Autonomia lui „Biber-3” era în felul acesta simțitor mărită, atît prin caracteristicile aparatului propulsor, cît şi prin creşterea rezistenței echipajului. Pe timpul atacului, la conducerea submarinului participau ambii membri ai echipajului. Capitularea Germianiei a scos însă prematur la pensie pe noul „Biber-3“ care nu a mai apucat zile de luptă pentru a-şi demonstra practic calitățile tehnico-tactice.

Un tip ingenios, interesant, de armă de diversiune a fost realizat prin submarinul pitic amfibiu „Seeteufel”[28]. Acesta se putea deplasa la suprafața apei şi sub apă ca un submarin obişnuit, iar pentru deplasarea pe uscat folosea o pereche de şenile. „Seeteufel” era considerat un mijloc de luptă important, cu posibilități mari şi numeroase. Pentru lansarea lui la apă nu erau necesare nici macarale, nici amenajarea unor cheuri speciale şi nici personal suplimentar. Cu ajutorul şenilelor, submarinul amfibiu cobora singur de pe uscat în apă şi se deplasa pe fund pînă la adîncimea unde flotabilitatea îi asigura plutirea liberă. El putea de asemenea să iasă apoi tot singur din apă la litoralul inamic, pentru a executa diferite misiuni pe uscat. „Seeteufel“ avea ca armament două torpile obişnuite (pentru atacuri sub apă), precum şi încărcături de exploziv, mitraliere şi aruncătoare de flăcări (pentru acțiuni de luptă desfăşurate la uscat). Viteza lui era de 10 Nd în apă şi de 8 km/oră pe uscat. La experimentarea prototipului s-a

[28] Diavolul mării (în l. germană).

constatat că motorul „Diesel“ pe care îl avea era prea slab, iar şenilele prea înguste împiedicau deplasarea pe funduri cu mîl, cu nisip sau pe teren moale deoarece se înfundau uşor. Aceste defecțiuni au fost înlăturate în planurile unui nou prototip şi se preconiza să se treacă la fabricarea în serie a lui „Seeteufel“ de la începutul anului 1945.

La fel de interesant ca realizare tehnică a fost şi submarinul pitic *„Schwertwal”* care datorită vitezei sale mari era comparat cu un avion de vînătoare submarin. Propulsia era realizată de o turbină „Walther“ (cu oxigen lichid) de 500 CP, cu ajutorul căreia submarinul pitic putea atinge o viteză maximă de 30 Nd în imersiune. Rezerva de oxigen lichid îi asigura o autonomie de numai 100 Mm. De aceea, pentru acțiuni la distanțe mai mari era necesar să fie remorcat pînă în apropierea raionului de atac. Ca armament, acest submarin rapid dispunea de două torpile.

Un alt submarin pitic a fost *„Delfinul mic“* la al cărui prototip a fost construit numai corpul, cu întreaga aparatură, în afară de motorul cu circuit închis de tipul „Otto“. Acesta era cel mai mic submarin construit pînă atunci. El avea lungimea de 5 metri, greutatea de 2,5 tone şi era condus de un singur om. Modul de acțiune preconizat era analog cu cel al vedetelor de asalt „Linse“. Micul „Delfin” avea la bord o încărcătură de 1 200 kg exploziv care exploda în momentul în care submarinul se izbea de nava țintă. Cu puțin timp înainte de ciocnire, conducătorul se catapulta din submarin printr-o simplă apăsare pe un buton. Formele hidrodinamice speciale şi alte detalii de construcție permiteau submarinului să intre rapid în imersiune şi să iasă la suprafață fără a mai fi necesare tancuri de balast, tancuri de asietă, pompe de aer etc. A fost de asemenea construit şi prototipul unui frate mai mare al acestuia – „Delfinul mare“ – cu acelaşi principiu de construcție însă cu doi oameni în echipaj şi avînd ca armament torpilele sau încărcăturile de exploziv

detaşabile.

Către sfîrşitul războiului, în flota germană au fost proiectate sub formă de planuri sau chiar realizate ca prototipuri şi numeroase variante de mijloace de asalt de suprafață. Amintim cîteva din acestea. Vedeta torpiloare şi de asalt, cu motor de avion, cu viteză de 55 Nd şi avînd ca armament torpile sau încărcături de exploziv. Alt mijloc de asalt – „Seedrahe“ – compus din două vedete torpiloare unite printr-o punte pe care era instalat un motor de avion cu elicea la suprafață. Apoi, vedeta torpiloare pitică „Wal-3“ cu echipaj de 2 – 4 oameni, cu două torpile şi cu o mitralieră; un motor de avion de 600 C.P. îi asigura o viteză de 40 Nd. (A fost realizată în practică.) Fără ca lista să fie completă, încheiem totuşi cu vedeta torpiloare hidroglisoare („Torpedoschlitten”), cu acelaşi motor ca la „Wal-3“, cu două torpile, cu o instalație reactivă şi cu o mitralieră; echipaj – doi oameni.

După cum vom vedea, multe din aceste planuri de noi arme vor fi folosite de anglo-americani pentru construirea de noi mijloace de asalt şi de diversiune în perioada de după război.

*

* *

Planurile nerealizate ale Grupării „K“ se referă nu numai la evoluția materialului ci şi la diferite acțiuni de luptă proiectate către sfîrşitul războiului. Iată cîteva din acestea.

Pe timpul debarcării din Normandia, aliații au instalat pe fundul strîmtorii La Manche mai multe conducte pentru aprovizionarea cu carburanți a forțelor debarcate pe continent. Gruparea „K“ a elaborat mai multe planuri pentru distrugerea acestor conducte sau împiedicarea aprovizionării. Unul din aceste planuri prevedea descoperirea conductelor cu ajutorul submarinelor pitice

care să tîrască pe fund ancore. Apoi, scafandrii de luptă ieşiţi din submarine urmau să distrugă conductele cu ajutorul încărcăturilor de exploziv. Un alt plan preconiza găurirea conductelor sub apă şi apoi introducerea în conducte (cu ajutorul unui tub elastic) a unei substanţe care să producă defectarea imediată a motoarelor care ar fi folosit combustibilul respectiv.

Rolul important pe care îl avea Canalul Suez pentru comunicaţiile maritime ale anglo-americanilor a făcut ca Gruparea „K" să elaboreze un plan de blocare a canalului prin scufundarea unui cargou. Planul prevedea transportarea pe timpul nopţii cu ajutorul unui hidroavion a unui „Biber" pe Canalul Suez. Acesta urma să torpileze în canal un cargou de mare tonaj.

A fost proiectat şi un atac cu scafandri de luptă asupra navelor aflate în staţionare în porturile de pe coasta de est a S.U.A. şi mai ales în portul New York. Planul prevedea transportarea scafandrilor de luptă pînă în rada portului respectiv cu ajutorul submarinelor clasice şi apoi minarea navelor inamice după sistemul obişnuit.

Ultima misiune primită de Gruparea „K" a fost aceea de a crea o gardă personală pentru Hitler care, înnebunit de-a binelea în ultimele zile de război, nu mai avea încredere în nimeni din anturajul său, în bîrlogul din subteranele Reichstagului. Au fost destinaţi în acest scop 30 de luptători care însă nu au putut ajunge nici pe uscat şi nici pe calea aerului pînă în centrul Berlinului asediat şi incendiat. De altfel, chiar dacă ar fi ajuns, nu ar mai fi avut de păzit decît un cadavru carbonizat.

Ofensiva vijelioasă a armatei sovietice care a pus capăt agoniei Germaniei şi a dus la capitularea ei mai devreme decît se aştepta a provocat în acelaşi timp şi prăbuşirea tuturor planurilor de diversiune ale Grupării „K".

În anii de după terminarea celui de-al doilea război mondial, scafandrii genişti (sau scafandrii de luptă) din S.U.A. au fost folosiți în numeroase şi variate scopuri, în diferite puncte ale globului, din Arctica pînă în Antarctica.

În timpul primelor experiențe cu bomba atomică în raionul atolului Bikini, Detaşamentul nr. 3 scafandri de luptă comandat de cpt. S. Cooper a primit misiunea să ia probe de apă imediat după explozia bombei atomice. Desigur că scafandrii nu puteau îndeplini această misiune scufundîndu-se în apa oceanului, fierbinte şi puternic infectată radioactiv. Aici ei au folosit vedete de desant special amenajate pentru a fi conduse prin radio. Astfel de mijloace au mai fost folosite de scafandrii genişti americani în Mediterana şi Pacificul de sud, pentru distrugerea obstacolelor antidesant de la suprafața apei.

Acțiunea executată de detaşamentul de scafandri la Bikini a fost extrem de simplă. La puțin timp după explozia nucleară şi după formarea ciupercii caracteristice, cîțiva scafandri de luptă s-au ridicat în aer cu un avion din care conduceau prin radio, spre diferite puncte din raion, vedetele de desant care aveau la bord aparatura pentru măsurarea nivelului de infectare radioactivă a, apei.

În anul 1947, o mare unitate de forțe amfibii ale S.U.A. a executat o misiune secretă în Antarctica. La această expediție au participat şi 70 de scafandri de luptă, selecționați dintre cei mai rezistenți din punct de vedere fizic. Într-adevăr lucrările pe care aceştia le-au executat în Antarctica au pus la încercare în cel mai înalt grad rezistența lor fizică. Scafandrii, echipați în costume speciale de culoare albă, au acționat pe gheață, între ghețuri şi sub gheață, la temperaturi sub -2°C. Ei au controlat opera vie a navelor pentru a stabili avariile provocate de ghețuri, au reparat cîrmele navelor şi au schimbat elicele avariate, au montat în gheață babale

pentru legarea navelor, au măsurat grosimea gheții ş.a.m.d.

În anul următor a avut loc o nouă expediție a forțelor amfibii ale S.U.A., de data aceasta în Arctica, în Golful Wallis. Şi la această expediție au participat scafandrii de luptă care au jucat un rol important în realizarea scopurilor urmărite, rămase şi de data aceasta necunoscute. Este evident însă că, din moment ce misiunile executate au fost ținute în cel mai mare secret, ele erau de natură militară.

Declanşarea războiului din Coreea a strămutat brusc pe scafandrii de luptă americani din sfera războiului rece, direct în vîltoarea războiului cald.

*

* *

În timpul războiului din Coreea, scafandrii de luptă americani au fost folosiți cu rezultate relative, mai ales în acțiuni de cercetare în apropierea litoralului şi în acțiuni de diversiune la uscat.

O astfel de misiune a fost executată în raionul satului Pohang (70 Mm nord de Pusan), unde comandamentul S.U.A. intenționa să debarce cca. 10 000 de oameni pentru întărirea trupelor americane înghesuite în acel raion de către forțele nord-coreene. Aici, scafandrii, ajutați de ofițeri din infanteria marină, au făcut recunoaşteri ale litoralului, au executat scufundări sub apă (fără costume speciale, numai în costum de baie şi cu labe de cauciuc), au cules informații de la pescari şi au marcat pase de trecere printre bancurile de nisip. În raportul întocmit după executarea cercetării se conchidea că în raion se poate debarca cu

Scafandru de luptă modern, echipat cu mască de oxigen cu circuit închis „DRAEGER”.

O grupă de scafandri de luptă, înainte de a intra în apă, primeşte ultimele detalii asupra misiunii

nave de desant mici şi medii, pe o mare nu prea agitată şi în timpul mareei înalte. Rezultatele cercetării au fost apreciate ca mulțumitoare.

Datorită reliefului muntos din unele regiuni din Coreea, căile de comunicații terestre din spatele frontului nord-coreean erau presărate cu serpentine, cu viaducte şi cu tuneluri care puteau fi uşor blocate. S.U.A. dispuneau în Orientul Îndepărtat de o cantitate suficientă de aviație strategică cu care ar fi putut bombarda aceste comunicații. Totuşi, comandamentul forțelor S.U.A. din Coreea a hotărît să organizeze detaşamente mici de desant, în care să includă şi scafandri de luptă, cu misiunea de a debarca în spatele armatei nord-coreene şi de a executa distrugeri pe comunicațiile terestre.

O primă misiune de acest gen a fost executată în raionul Yosu, important port şi nod de cale ferată situat la 45 Mm în spatele liniei frontului care delimita capul de pod de la Pusan. O grupă de zece scafandri de luptă a primit misiunea să distrugă unul din podurile sau tunelurile care se găseau în raion, la numai 300 de metri de litoral. Acțiunea s-a terminat în mod ruşinos pentru scafandrii americani. Patru soldați nord-coreeni, apăruți pe neaşteptate dintr-un tunel, au reuşit să provoace panică în grupa de scafandri care s-a grăbit să se retragă, ducînd cu ea cîțiva răniți.

O altă acțiune a fost executată asupra a două tuneluri şi a unui pod de cale ferată din raionul Thoncihon, la nord de frontiera dintre cele două state coreene. De data aceasta detaşamentul de diversiune, mult mai puternic, a fost format din 26 de scafandri de luptă şi 16 soldați de infanterie marină. Aceştia din urmă aveau misiunea să ocupe o poziție de apărare în jurul raionului de acțiune al scafandrilor de luptă. Un transportor militar rapid a dus pînă în raion o şalupă de desant plină de exploziv şi şapte bărci de cauciuc cu care detaşamentul a ajuns la litoral. De data aceasta acțiunea de diversiune a reuşit.

O altă acțiune însă, de acelaşi gen, executată în raionul Tecijon s-a terminat cu un eşec.

În operația de debarcare a forțelor americane în raionul Incihon (Cemulpo), scafandrii de luptă au îndeplinit misiuni auxiliare, de mică importanță. Raionul de debarcare era bine cunoscut de americani din perioada cînd se găsea sub ocupația lor. Astfel scafandrii de luptă nu au avut altceva de făcut decît să balizeze pasele şi să descurce parîmele prinse la elicele navelor. Apoi, după debarcare, au participat la ranfluarea joncilor coreene care blocau pasele, au explodat minele ieşite pe mal, au cercetat cîmpurile de mine şi au ajutat la scoaterea pe mal a camioanelor şi a tunurilor căzute în apă.

După terminarea războiului din Coreea, o parte din

scafandrii de luptă ai S.U.A. au fost împrumutați lui Ciang-Kai-Şi, care intenționa să-i folosească pentru întărirea apărării Insulei Taiwan. Aici, scafandrii americani au creat centre de instrucție în care au învățat pe soldații ciankaişişti să înoate sub apă, să execute distrugerea obiectivelor submarine şi i-au antrenat în diferite acțiuni de diversiune.

4

În perioada actuală, specialiştii militari din Occident continuă să acorde o atenție deosebită creării şi perfecționării mijloacelor de asalt-diversiune şi de cercetare, precum şi pregătirii practice a formațiilor respective în timpul aplicațiilor şi a manevrelor executate pe uscat şi pe mare.

În presa străină se pot citi păreri diferite asupra rolului activității de cercetare şi de diversiune. Însă majoritatea autorilor militari consideră că, în condițiile întrebuințării armelor moderne, spionajul, diversiunile şi acțiunile teroriste – ca formă a acțiunilor de luptă – vor juca un rol mai mare decît pînă în prezent. Observatorul militar american John F. Elliot, în articolul „Un mijloc maritim de intimidare", subliniază importanța diversiunilor pentru realizarea surprinderii. El spune: „La posibilitățile uriaşe ale diversiunii, se adaugă şi ceea ce mai poate fi făcut prin eforturile comune ale aviației, ale portavioanelor, ale hidroaviației, ale trupelor de desant….". Această părere se bazează în primul rînd pe faptul că dezvoltarea armei racheto-nucleare, a mijloacelor radiotehnice şi a altor mijloace de luptă moderne duce la necesitatea de a dispersa obiectivele militare şi industriale importante din punct de vedere strategic şi, ca urmare, la creşterea dificultăților legate de paza şi apărarea lor. În această privință, ziarul revanşard vestgerman „Deutsche Soldaten Zeitung" scrie următoarele: „Condițiile războiului modern

îndepărtează la distanțe mari, unele față de altele, raioanele acțiunilor de luptă şi grupările de trupe şi creează condiții favorabile pentru ducerea războiului „minor". În afară de aceasta, trebuie luat în considerație şi spatele gigantic, inevitabil pentru viitoarele acțiuni de luptă, cu toate punctele lui vulnerabile în ceea ce priveşte asigurarea tehnico-materială, bazele aeriene, depozitele etc. care reprezintă cele mai probabile obiective pentru acțiunile de diversiune".

Tot în presa străină se mai arată că acțiunile de cercetare şi de diversiune trebuie, de regulă, „coordonate cu operații de mare amploare" şi executate în cooperare operativă cu forțele principale. Cercetătorii militari occidentali consideră că subunitățile de diversiune care acționează în compunerea flotei pot executa cu succes cercetarea bazelor maritime militare şi a punctelor de sprijin de pe litoral, a anumitor porțiuni de litoral şi a barajelor submarine; de asemenea, pot obține şi alte informații necesare pentru pregătirea şi executarea diferitelor operații. După cum arată ziarul militar spaniol „Ejercito", succesele obținute în domeniul electronicii dau cercetaşilor posibilitatea de a transmite informațiile obținute „mai uşor şi mai repede decît pînă acum".

Personalități militare burgheze competente în domeniul marinei subliniază că cea mai importantă misiune a detaşamentelor şi grupărilor de diversiune maritimă este nimicirea navelor inamice în locurile de bazare şi pe căile de acces către acestea, distrugerea danelor de acostare şi a construcțiilor hidrotehnice din porturi şi din baze, precum şi executarea de atacuri asupra obiectivelor de importanță operativ-strategică: fabrici, uzine electrice, baraje hidrotehnice, depozite etc. Sfera misiunilor ce se pot da diferitelor subunități de cercetare şi diversiune este atît de largă încît, după părerea aceluiaşi ziar „Ejercito", dacă executarea tuturor acestor misiuni va reveni unităților de tipul „commandos", ele ar deveni un

gen de trupe la fel de numeros ca şi „trupele clasice”.

Atenția deosebită acordată de comandamentul S.U.A. activității de cercetare şi diversiune reiese din faptul că în cadrul tuturor felurilor de forțe armate se creează asemenea subunități, precum şi organe pentru conducerea lor. Pe lîngă Ministerul Apărării al S.U.A. există „Direcția pentru ducerea războiului special” în atribuțiile căreia intră organizarea diferitelor forme de ducere a activităților subversive în spatele inamicului. La Stade (statul Nevada) funcționează „Centrul special de instrucție al comandamentului aviației strategice”. Forțele maritime militare ale S.U.A. au subunități cu diferite destinații: detaşamente de scafandri genişti şi de scafandri de luptă, subunități de submarine pitice ş.a. Subunitățile de infanterie maritimă execută de asemenea instrucție specială diversionistă. Să urmărim, pe scurt, dezvoltarea forțelor şi a mijloacelor de diversiune maritimă în S.U.A. în anii de după război, precum şi sistemul de pregătire al personalului respectiv.

În anul 1947 a avut loc o conferință a „Pentagonului” în legătură cu dezvoltarea folosirii în luptă a forțelor amfibii. Aici a fost pusă şi problema utilizării scafandrilor de luptă, transportați cu submarine pitice, în acțiuni de diversiune maritimă, pentru distrugerea navelor, a porturilor şi a instalațiilor portuare.

La manevrele forțelor amfibii ale S.U.A. din Marea Caraibilor, în iarna anului 1947 – 1948, a fost experimentată ieşirea scafandrilor de luptă din submarinul aflat în imersiune folosind tambuchiul de salvare. Ulterior s-a pus în mod deosebit problema ca scafandrii de luptă să fie echipați astfel încît să poată acționa numai sub apă, la adîncimi mari, timp îndelungat. În vederea rezolvării acestei probleme au fost folosite diferite metode de pregătire. Astfel, a fost construit un bazin uriaş de formă cilindrică, cu diametrul bazei de 4 metri şi înălțimea de 40 metri. La distanțe din 5 în 5 metri bazinul era prevăzut cu

mici compartimente cu aer prin care se putea intra sau ieşi din bazin. Aici scafandrii de luptă se antrenau zilnic pentru a se obişnui cu presiunea apei 1a diferite adîncimi. Se studiau toate simptomele bolilor provocate de azot, de oxigenul sub presiune, de lipsa de oxigen, de intoxicarea cu bioxid de carbon etc.

Începînd din anul 1948, în importanta bază Norfolk din S.U.A. (statul Virginia) s-au adunat treptat specialişti din cele mai variate domenii: submarinişti, scafandri clasici, scafandri de luptă cu o bogată experiență, oameni de ştiință şi medici specializați în efectele fiziologice ale scufundărilor ş.a. Misiunea tuturor acestora era de a studia posibilitățile de a pregăti un număr cît mai mare de oameni care să poată lupta sub apă. La centrul de cercetări ştiințifice de la Norfolk erau numeroase camere de presiune în care oamenii destinați experiențelor erau supuşi la presiuni identice celor pe care le-ar fi suportat la diferite adîncimi sub apă. Oamenii, erau echipați cu aparate de respirat cu oxigen. Numeroase conductoare, aplicate în diferite regiuni ale corpului omenesc, erau în legătură cu aparate speciale care înregistrau pulsul, tensiunea, temperatura, presiunea din plămîni etc. Paralel cu experiențele la laborator, numeroase grupe de scafandri de luptă deja antrenați în suportarea presiunilor executau experiențe în diferite raioane din Marea Caraibilor, acționînd din submarinele clasice special destinate. Printre altele, s-a studiat chiar şi modul de comportare al rechinilor față de scafandrii de luptă care au fost învățați curm să evite atacul acestora.

O personalitate oficială din conducerea pregătirii scafandrilor de luptă declara în acea perioadă:

„Nu este departe ziua cînd se vor da lupte sub apă între scafandri şi cînd detaşamente numeroase de scafandri, ieşind direct din valurile mării, vor asalta litoralul executînd misiuni de cercetare, de distrugeri şi de ocupare a teritoriului. Aceşti oameni vor fi transportați în

raioanele respective cu submarine speciale…”

Un eveniment important pentru dezvoltarea ulterioară a mijloacelor de diversiune din S.U.A. l-a constituit aducerea unui submarin pitic de tipul „Midget” din Anglia, în anul 1950. Submarinul a fost transportat la centrul de instrucție al scafandrilor de luptă de la Little-Creek (statul Virginia). Aici, scafandrii de luptă au învățat destul de repede să acționeze de pe submarinele „Midget”. Au fost organizate şi executate aplicații comune cu scafandri englezi, în cadrul cărora s-au făcut numeroase exerciții de forțare a barajelor submarine (plase, mine etc.) instalate în acest scop în Golful Norfolk.

Ca rezultat al acestor aplicații, în S.U.A. a început construirea primului submarin pitic american – „X-l” – care a fost lansat în martie 1955. Submarinul are un deplasament de 29 tone, o lungime de 14,6 metri, iar pescajul de 2,1 metri. Propulsia este realizată prin motoare „Diesel” şi electrice care îi asigură o viteză maximă de 15 Nd la suprafață şi 12 Nd în imersiune. Autonomia – 500 Mm. Armamentul este constituit din mine şi din torpile autoghidate. Submarinul este prevăzut cu un tambuchi special pentru ieşirea din interior a scafandrului de luptă în timp ce submarinul se află în imersiune. „X-l” a fost construit ca navă experimentală destinată pentru apărarea radelor şi a locurilor de staționare, precum şi pentru distrugeri sub apă. Amiralul Lokwood, într-un articol publicat în revista „Colliers” arată că „X-l“ poate fi transportat pînă în raionul de acțiune cu ajutorul submarinelor său al elicopterelor, iar de acolo să acționeze pe căile de comunicații maritime ale inamicului, cu torpile şi mine. Submarinul pitic ar putea lansa mine cu încărcătură nucleară în imediata apropiere a principalelor obiective industriale. De asemenea, el ar putea fi folosit pe fluvii sau pe canale pentru distrugerea podurilor, a centralelor electrice şi a ecluzelor.

Doi mecanici inventatori din localitatea Glendor (statul

California) au construit în garajul lor o navă mică, ieşită din comun, care din multe puncte de vedere poate fi comparată cu un avion submarin. Cîrmele orizontale seamănă cu aripile avionului. Deplasarea navei se realizează cu ajutorul a două elice care se rotesc în sensuri contrarii. Manevra în cele trei direcţii ale spaţiului este de asemenea condusă, ca şi la avion, cu ajutorul unei manşe şi al palonierelor. Noua invenţie a primit denumirea de „Swimmers Propulsive Unit“ (S.P.U.).

Experienţele cu primul prototip au scos la iveală o serie de defecţiuni, explicabile prin condiţiile rudimentare şi improvizate în care a fost realizat. Constructorii lui s-au ambiţionat să construiască, tot independent, al doilea prototip (S.P.U.-2). Acesta a fost experimentat în tunelul aerodinamic al unei companii de construcţii aeronavale, unde au fost corectate detaliile formelor lui aerodinamice, respectiv hidrodinamice. Au urmat experienţele cu bune rezultate în bazin şi apoi în Pacific, în raionul Insulelor Hawai. Avionul submarin a fost dotat şi cu un motor cu gaze pentru mărirea vitezei.[29] S.P.U.-2 a fost experimentat de aviatorul de acrobaţie Harold Osborne, care a executat cu el sub apă întreaga gamă de acrobaţii aeriene (pendul, tonou, picaj, cabraj, zbor pe spate etc.). După ieşirea din apă, pilotul a declarat: „Aveam exact impresia că mă găsesc într-un avion eu reacţie, la mare altitudine”.

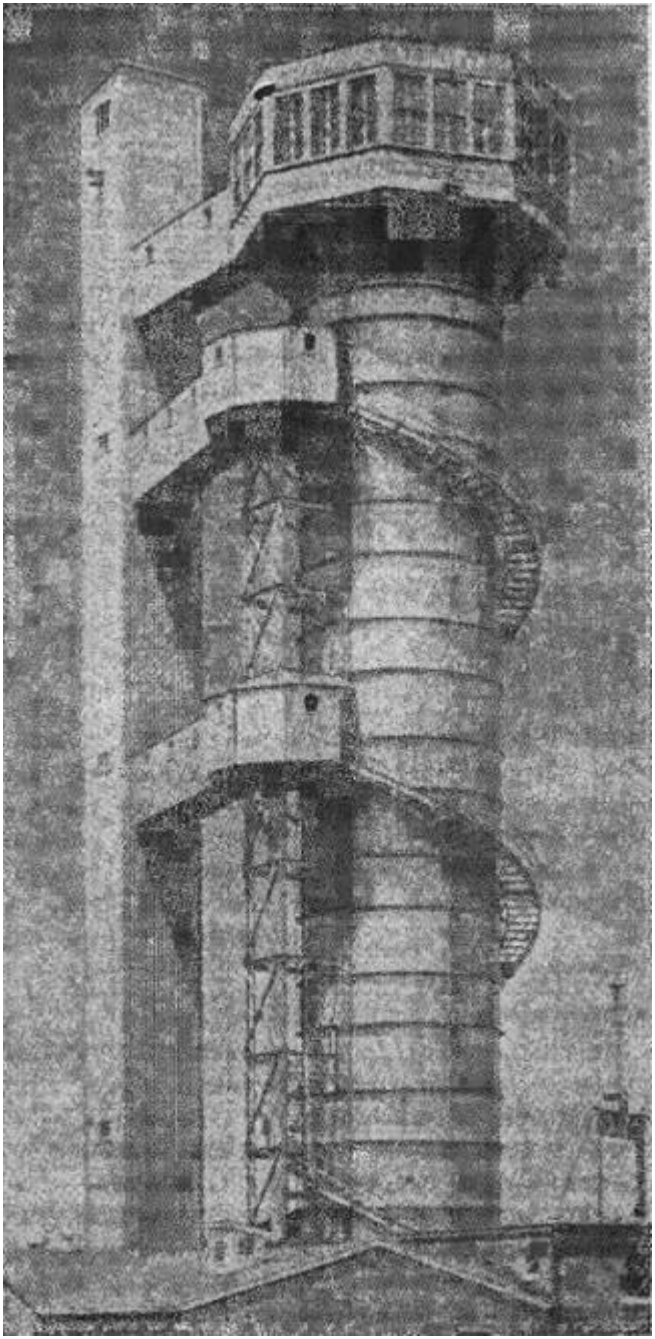
Din relatările revistei „Science et vie”, aflăm că „Aerojet General Corporation”, o companie americană de construcţii de avioane, a construit şi a pus în vînzare un submarin de buzunar cu pedale sub denumirea „Minisub”. Acesta era destinat pentru pescarii amatori, pentru iubitorii explorărilor submarine, pentru operatorii cinematografici, pentru fotografii submarini etc. Pe de altă parte, revista „Our Navy” ne informează că flotă S.U.A. a hotărît să introducă în dotare acest submarin miniatural, sub

[29] De la „miniature submarine” = submarin în miniatură.

denumirea „Mark-IV“ în scopuri experimentale. Caracteristicile lui tehnico-tactice sînt următoarele: lungime – 4,37 m; lățime – 0,56 m; înălțime – 1,37 m; greutatea totală — 177 kg. Dimensiunile reduse permit ca submarinul să fie folosit pentru cercetarea raioanelor cu funduri mici. Echipajul, este format din unul sau doi oameni, echipați în costume de scafandru autonom. Cînd echipajul este redus la un singur om, se poate lua la bord şi o anumită încărcătură. Inițial propulsia era realizată cu ajutorul unor pedale manevrate de echipaj şi care roteau eticele, asigurîndu-se astfel o viteză de 4 — 5 Nd. Flota americană, l-a dotat cu o baterie de acumulatoare de 12 v şi cu un electromotor în greutate de 6,8 kg cu care „Mark-IV“ poate naviga în imersiune cu viteza de 5 Nd. Corpul este construit din material plastic rezistent.

Se consideră că submarinele pitice pot fi folosite pentru atacul asupra navelor în porturi şi asupra radelor bazelor maritime militare, pentru descoperirea şi nimicirea construcțiilor submarine şi a barajelor cu ajutorul scafandrilor de luptă, pentru debarcarea diversioniștilor în spatele inamicului, precum şi în alte numeroase misiuni.

În flota S.U.A. Se perfectează de asemenea întregul complex al scafandrilor de luptă. Se creează paraşute speciale pentru lansarea scafandrilor de luptă din avioane, „aripi autopropulsate” şi alte asemenea mijloace. Se acordă o mare atenție creării de noi tipuri de încărcături pentru executarea lucrărilor de distrugeri sub apă. După datele publicate în presa străină, rezultă că cercetările ştiințifice din acest domeniu sînt îndreptate spre crearea unor încărcături nucleare portative. Ziarul englez „Times” scrie că în S.U.A. s-a pus la punct o încărcătură nucleară de dimensiuni atît de mici, încît poate fi transportată de 1—2 oameni. Pentru transportul ei a fost confecționată o „raniță de diversiune” specială. Se creează de asemenea stații de radio speciale pentru cercetaşi şi diversioniști. S-a realizat astfel o stație uşoară de emisie-recepție pentru infanteria



Unul dintre bazinele turn destinate antrenamentelor scafandrilor de luptă.

maritimă, care poate pluti pe apă. Pentru fotografierea obiectivelor militare la distanțe pînă la 30 Mm americanii au construit un aparat fotografic puternic pe bază de raze infraroşii, cu care se poate lucra în condiții de vizibilitate redusă.

Pregătirea de luptă a subunităților de cercetare şi diversiune se execută astfel încît, după cum arată ziarul american „Army Information Digest", ele să fie capabile să execute „orice operație, pe brice timp, în orice loc, cu orice mijloace". La baza acestei instruiri se consideră că trebuie să stea principii tactice ca: independența, inițiativa, acțiuni surprinzătoare şi rapide, adaptabilitatea la terenul înconjurător.

În prezent, în F.M.M. ale S.U.A. există două şcoli pentru pregătirea scafandrilor de luptă. Una din ele funcționează la Little Creek (statul Virginia), iar cealaltă în centrul Coronado din portul San Diego (statul California). Absolvenții acestor şcoli sînt destinați să completeze detaşamentele de scafandri de luptă ale flotelor din Atlantic sau Pacific.

Înscrierea în şcoli se face pe bază de voluntariat. Singura condiție care se pune candidaților este să fie perfect sănătoşi şi rezistenți din punct de vedere fizic. Anual se primesc în ambele şcoli 150 de elevi.

Perioada de pregătire în şcoală are o durată de numai două luni, dar este foarte intensă. În special prima săptămână, numită şi „săptămîna infernală", duce la o mare epuizare fizică şi morală a elevilor. În cele şase zile de pregătire, muşchii şi nervii sînt supuşi la cele mai grele încercări. Elevii execută numeroase marşuri, atît ziua cît şi noaptea, prin terenuri greu accesibile, execută treceri peste rîuri şi prin mlaştini, se tîrăsc prin şanțuri şi canale, aleargă pe distanțe de 2 – 5 km. Toate acestea în decursul unei singure zile, într-o succesiune rapidă, diabolică. La sfîrşitul exercițiului, cînd elevii sînt deja murdari, cu hainele sfîşiate, frînți de oboseală şi cu nervii slăbiți, în

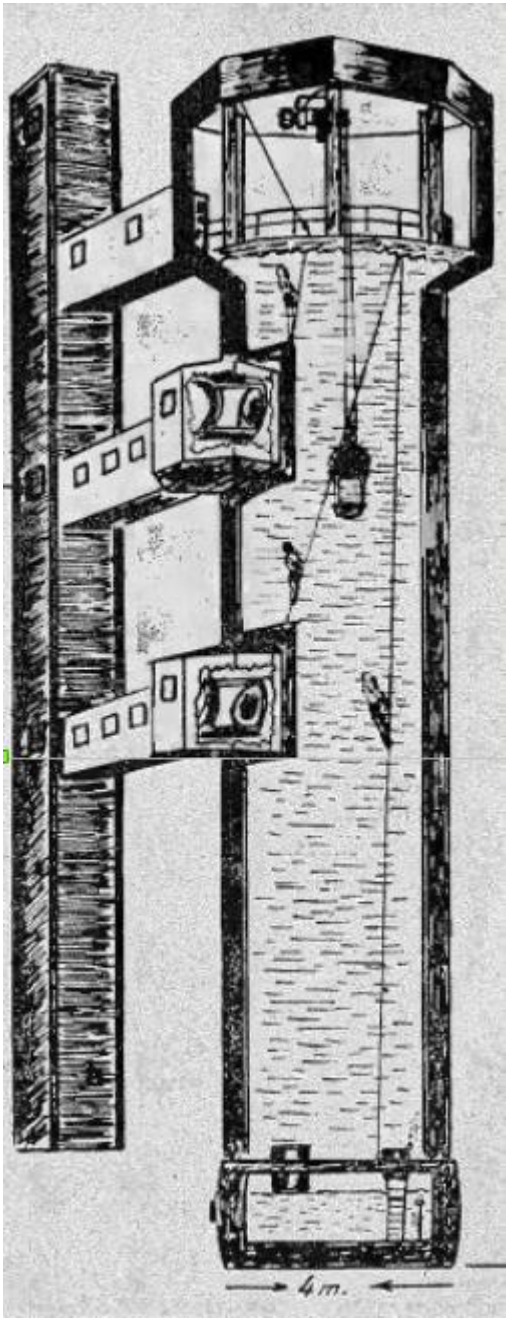
jurul lor încep să explodeze cu zgomot puternic numeroase petarde, inofensive din punct de vedere fizic, însă insuportabile pentru cei care nu au nervii suficient de rezistenți. Pentru a se realiza o pregătire cît mai variată şi multilaterală, antrenamentele nu se desfăşoară numai în apropierea litoralului, ci şi în munți şi în păduri dese.

La sfîrşitul „săptămînii infernale", un procent de circa 40% din elevi renunță şi părăsesc şcoala. De acum înainte instructorii sînt convinşi că însuşirile fizice şi morale ale elevilor rămaşi corespund scopurilor urmărite de şcoală.

Celelalte şapte săptămîni sînt destinate pregătirii de specialitate. Dis-de-dimineață, elevii intră în mare pentru antrenamente de înot, indiferent de starea timpului şi a mării. Durata zilei de antrenament se măreşte treptat. Elevii înoată pînă la o stîncă pe care se cață desculți şi unde se antrenează în montarea încărcăturii de exploziv şi a fitilelor detonante. Apoi, cu întregul echipament de luptă, ei sînt obligați să treacă peste o prăpastie, agățați cu mîinile de o parîmă dublă care trece deasupra ei. În acest timp, în fundul prăpastiei răsună explozii puternice.

În afară de aceste exerciții, fiecare elev este pregătit în şcoală să devină un bun genist submarin şi un perfect înotător, capabil să folosească diferite aparate de respirat sub apă. Elevii sînt antrenați în portul costumelor de scafandru autonom, inițial în bazine speciale, apoi în rîuri şi în apa oceanului. Ei sînt lansați în apă de pe diferite nave de suprafață sau submarine şi apoi culeşi din apă cu ajutorul unei vedete care remorchează o barcă de cauciuc.

La terminarea perioadei de două luni de instrucție, fiecare elev dă un examen în cadrul căruia el trebuie să treacă prin mai multe probe: înotul pe timp rău, în condiții complexe, fără aparat de respirat, pe o distanță de cel puțin 2 km; înotul şi scufundarea în costum uşor de scafandru autonom; cunoaşterea atribuțiilor de genist şi a procedeelor de distrugeri submarine; determinarea direcției şi a vitezei curenților marini, măsurarea adîncimii apei, a



Schema bazinului special pentru antrenamentul scafandrilor de luptă.

înălțimii valurilor şi stabilirea naturii fundului.

Numai după ce elevul a făcut față cu succes la toate aceste probe, se poate prezenta la ceremonia de înmînare a diplomei de scafandru de luptă, cu care ocazie primeşte în dar un costum şi echipament de scafandru autonom.

Pregătirea scafandrilor de luptă, după terminarea şcolii, continuă apoi în detaşamentele unde sînt încadrați. Se acordă o atenție deosebită antrenamentului fizic, înotului, săriturii cu paraşuta, luptei corp la corp şi perfecționării în mînuirea diferitelor categorii de armament. Se afectează mult timp problemelor de geniu, astfel încît soldații şi ofițerii să poată nimici orice obiectiv. Personalul învață limbi străine, învață să conducă mai multe tipuri de maşini, să lucreze cu diferite mijloace de legătură radio. Întregul sistem de instruire este dirijat spre educarea acelor calități care sînt necesare pentru ducerea unor acțiuni independente în spatele inamicului.

În S.U.A. Se folosesc şi asemenea metode ca antrenamentul în suportarea greutății şi a privațiunilor, mergînd pînă la marşuri executate pe jos timp de nouă zile, avînd alimente numai pentru două zile. Începînd din anul 1948, aşa cum s-a mai arătat, subunități de scafandri de luptă au participat la toate expedițiile arctice şi antarctice. În una din expedițiile antarctice au participat 70 de scafandri de luptă. Ei au executat treceri prin gheață şi au îndeplinit alte misiuni, înotînd în apă cu temperaturi foarte scăzute.

Se desfăşoară şi aplicații speciale în cadrul cărora se învață executarea diferitelor misiuni. De exemplu, s-a experimentat timp îndelungat metoda de transport a submarinelor pitice în raionul acțiunii, cu ajutorul submarinelor oceanice. Submarinele pitice se fixează şi se desprind de cele oceanice în imersiune şi în timpul marşului. În aceleaşi condiții se exersează şi ieşirea

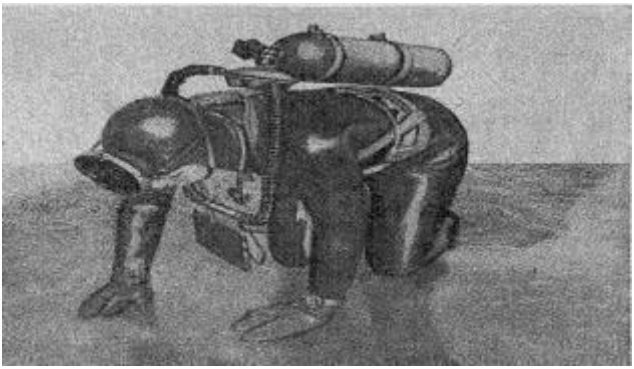
scafandrilor de luptă din submarinele pitice.

În luna mai 1958, F.M.M. ale S.U.A. au executat o aplicație specială de debarcare a unor grupuri de cercetare şi diversiune. Aplicația a avut ca scop să se determine posibilitățile folosirii elicopterelor pentru debarcarea în secret a cercetaşilor-diversionişti de pe submarine pe litoral. Un submarin, avînd la bord 75 de soldați din infanteria maritimă a pătruns neobservat în raionul ordonat. În acelaşi timp, un portelicopter s-a deplasat într-un alt raion, la o distanță care să permită folosirea elicopterelor. La ora stabilită, submarinul a ieşit la suprafață, iar elicopterele, coborînd succesiv pe submarin, au ambarcat diversioniştii şi i-au transportat în punctele de debarcare. În urma aplicației s-a tras concluzia că o asemenea metodă de debarcare este eficace.

*

* *

De o atenție deosebită se bucură în perioada actuală şi dezvoltarea mijloacelor de diversiune maritimă în flota italiană. Tratatul de pace încheiat în anul 1947 interzicea Italiei să aibă şi să pregătească forțe şi mijloace „minore". Toate trebuiau distruse, iar personalul demobilizat. Totuşi, cu aprobarea statelor occidentale şi mai ales cu sprijinul direct al S.U.A., în flota italiană s-au menținut sub diferite pretexte majoritatea mijloacelor de diversiune. Apoi, după intrarea Italiei în N.A.T.O., s-a început oficial pregătirea cadrelor pentru noile mijloace de asalt şi diversiune. În acest scop, în anul 1951 a fost creat în Spezia un centru de instrucție în care se pregătesc trei categorii de personal: echipaje pentru mijloacele de diversiune submarine şi de suprafață; scafandri de luptă; elemente de spionaj şi diversiune la uscat (din compunerea unităților de infanterie maritimă).



Scafandrii de luptă ieşind din apă pe o banchiză de gheaţă. Această operaţie necesită atenţie şi iscusinţă pentru a evita sfîşierea costumului de cauciuc sau deteriorarea măştii de oxigen.

În centrul de instrucţie se primesc voluntari care au executat serviciul în flota militară şi au calităţile fizice necesare pentru lucrul în mediul submarin. Perioada de instrucţie este de şase luni. Iniţial, pregătirea se face în bazine speciale de sticlă, apoi se continuă în Golful Spezia. Aici, scafandrii execută exerciţii practice de distrugeri şi de înlăturare a barajelor şi a obstacolelor submarine. Pentru antrenamente au fost destinate cîteva nave vechi şi instalaţiile portuare necesare.

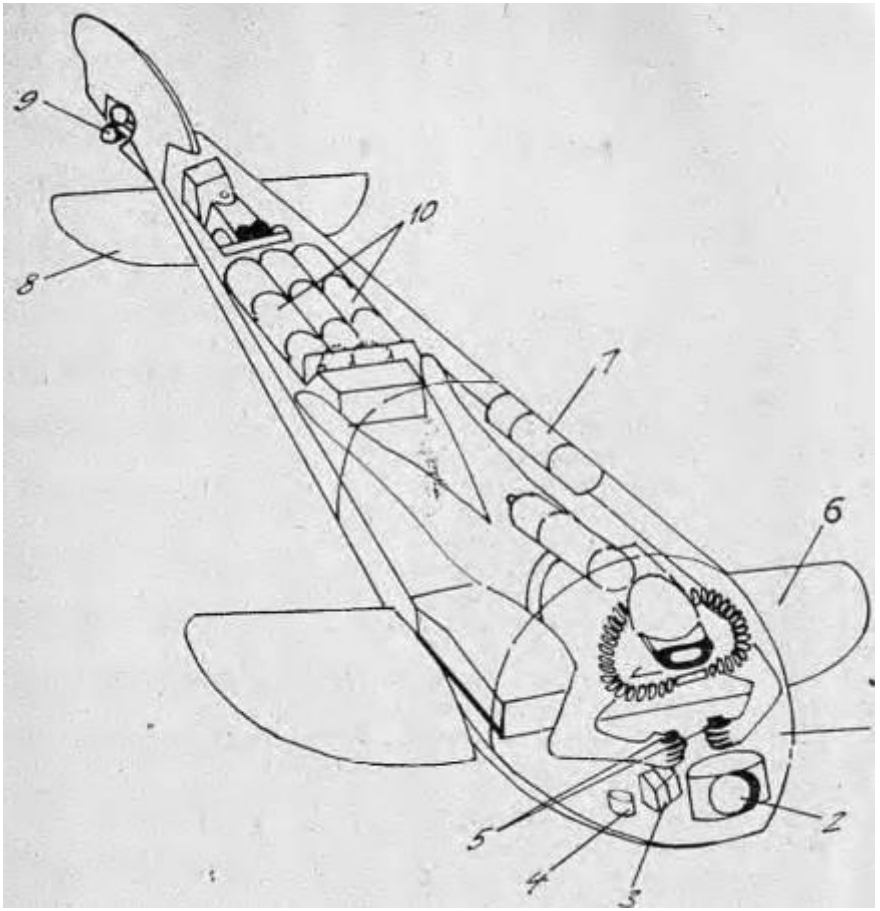
O atenţie deosebită se acordă pregătirii personalului destinat să încadreze detaşamentele de cercetare şi diversiune ale infanteriei maritime. În ultimii ani, aceste detaşamente au participat activ la toate aplicaţiile de desant cu trupe. În aplicaţii, în ajunul zilei de debarcare a desantului, detaşamentele de cercetare şi diversiune distrugeau barajele de mine şi barajele genistice din apă şi de pe mal, executau cercetarea obiectivelor de litoral şi acţiuni de diversiune asupra acestora. Au fost folosiţi de asemenea şi scafandrii de luptă în raionul de staţionare a transportoarelor de desant, pentru cercetarea contra minelor.

Concomitent cu pregătirea personalului, în Italia se desfăşoară lucrări de perfecționare şi de modernizare a vechilor mijloace de diversiune, precum şi de creare a unor noi mijloace. Presa reacționară italiană încearcă să convingă masele că noile mijloace „minore" nu reprezintă altceva decît nişte inofensive mijloace turistice de plimbare sub apă sau pentru pescuit. Adevărata lor destinație se poate însă afla foarte uşor după caracteristicile tehnico-tactice ale acestor mijloace, precum şi după numele constructorilor acestora, vechi ingineri care au lucrat şi în cadrul Flotilei a 10-a M.A.S. De altfel, comandamentul flotei italiene a anunțat oficial că va dezvolta mijloacele de diversiune maritimă.

Unul din noile mijloace, „minore" îl constituie aşa-numitul „automobil submarin", asemănător cu T.G.O. „Maiale" din timpul războiului, încă cu caracteristici îmbunătățite. Viteza maximă este de 8 Nd, iar autonomia de 15 Mm, cu viteza de 4 Nd. În ultima perioadă s-a creat şi un aparat propulsor mixt – electric şi mecanic, cu pedale prin care se exclude pericolul rămînerii în pană de motor.

După cum rezultă din presa italiană, în dezvoltarea noilor mijloace de diversiune accentul se pune pe crearea de arme submarine de dimensiuni mici, dotate cu aparatură modernă de conducere şi de navigație, avînd viteză şi autonomie mare, precum şi o considerabilă încărcătură de exploziv puternic.

Şi în flota engleză există subunități de cercetare şi diversiune, acordîndu-se importanță mai ales submarinelor pitice. Dintre modelele create după război, „Sprat X-53" se consideră a fi cel mai reuşit. Deplasamentul este de 35 de tone.



Schema unui acvaplan subacvatic autopropulsat:
1 – capotă din plexiglas: *2* – proiector; 3 – aparat pe bază de ultrasunete pentru căutarea minelor; 4 – tablou de comandă: 5 – manete de comandă; 6 – cîrmele orizontale prova 7 – încălzitor de aer; 8 – cîrmele orizontale pupa*;* 9 – elice; 10 – rezervoare de aer comprimat (pentru propulsie).

Echipajul, format din cinci oameni, este instruit pentru executarea misiunilor de diversiune submarină. După executarea unor exerciții demonstrative pe Tamisa, „Sprat X-53“ a fost adus în vara anului 1958 în America, la

Norfolk, unde a participat la o aplicație în cadrul căreia a fost verificată eficacitatea apărării antisubmarine a bazei.

În infanteria maritimă franceză se acordă o atenție deosebită detaşamentelor de „commandos“. Acestea sînt pregătite nu numai pentru operațiile de desant maritim, ci şi pentru intense activități de cercetare–diversiune pe litoralul inamicului şi în spatele acestuia. În flota vest-germană se formează în prezent detaşamente speciale de scafandri, cu misiuni de diversiune. În anul 1958 s-a creat şi în Iran o „şcoală de scafandri”, în care instructori englezi îi învață pe scafandri metodele şi procedeele de diversiune maritimă.

Pregătirea detaşamentelor de diversiune nu lipseşte nici din planurile comandamentului maritim militar al NATO. În anul 1957, aproximativ 50 de nave engleze, americane şi italiene au executat o aplicație de desant pe litoralul Sardiniei. În afară de infanteria maritimă americană, la aplicație au participat şi detaşamente engleze de asalt şi diversiune cu un efectiv total de 600 de oameni. Cercetarea raionului de debarcare a fost asigurată de detaşamente italiene şi americane formate din scafandri de luptă. Astfel de aplicații au fost executate şi în anii următori.

Specialiştii militari occidentali nu ascund faptul că pregătesc forțe şi mijloace de diversiune şi cercetare în eventualitatea unui război împotriva țărilor lagărului socialist. Acest fapt, împreună cu întreaga experiență a acțiunilor de diversiune maritimă din timpul celui de al doilea război mondial, trebuie să ducă la întărirea vigilenței militarilor forțelor noastre armate, şi în primul rînd a marinarilor şi a grănicerilor, pentru a preveni şi a respinge orice încercare de atac prin surprindere, indiferent de calea pe care s-ar produce.

REZULTATELE ACŢIUNILOR UE LUPTĂ
EXECUTATE DE GRUPĂRILE DE DIVERSIONIŞTI MARITIMI *

Data	Mijloace de acţiune	Statul care a acţionat	Raioane de acţiune	Rezultate	Obs.
01.11. 1918	T.C.O.	Italia	Pola	Scufundată nava de linie „VIRIBUS UNITIS" (20 000 t)	
18.08. 1940	3 T.C.O.	„	Alexandria	Fără rezultat	
. 29.10. 1940	„	„	Gibraltar	„	
30.10 1940	„	„	Alexandria	„	
06.05. 1941	„	„	Algeciras	„	
Primă vara 1941	Scafandri de luptă	Franţa	Tunis	Scufundate şi avariate aprox. 10 cargouri	
26.07. 1941	2 T.C.O.+ 8 vedete asalt M.T.M.	Italia	La Valletta	Distrus un pod	
20.09 1941	3 T.C.O.	„	Algeciras	Scufundate 3 cargouri. Avariat şi eşuat un cargou	
20.12. 1941	3 T.C.O.	„	Alexandria	Scufundate două nave de linie engleze	Queen Eliza-beth şi Vali-ant
Febr. 1942	Scafandri de luptă	Japonia	Hong Kong Singapore	Crearea de pase prin barajele de mine	

* După W. Ch. Brou: „Nageurs de combat".

Data	Mijloace de acţiune	Statul care a acţionat	Raioane de acţiune	Rezultate	Obs.
15.04. 1942	3 T.C.O.	Italia	Alexandria	Fără rezultat.	
14.07 1942	12 scafandri de luptă	Italia	Algeciras	Scufundat jun cargou (10 000 t.)	
31.10 1942	2 T.C.O.	Anglia	Norvegia	Fără rezultat	
06.12. 1942	3 T.C.O.	Italia	Gibraltar	„	
12.12. 1942	3 T.C.O. + 10 scafandri de luptă	Italia	Alger	Scufundat cargouri cu tonaj de aprox. 20 000 t	
03.01. 1943	6 T.C.O.	Anglia	Palermo	Scufundat crucişătorul uşor „Ulpio Traiano” şi un cargou. Avariate 3 distrugătoare	
18.01. 1943	2 T.C.O.	„	Tripoli	Fără rezultat	
Aprilie 1943	Scafandri de luptă	„	Norvegia	Scufundate cîteva cargouri	
07.05. 1943	5 T.C.O.	Italia	Algeciras	Scufundate 3 cargouri	
30.06. 1943	2 scafandri de luptă	„	Alexandretta	Scufundat un cargou de 8 000 t	
09.07. 1943	„	„	Mersin	Scufundat un cargou de 10 000 t	
15.07. 1943	„	„	Alexandretta	Scufundat un cargou (7 000 tone)	
03.08. 1943	3 T.C.O.	„	Algeciras	Scufundate 3 cargouri	

Data	Mijloace de acţiune	Statul care a acţionat	Baioane de acţiune	Kezultate	Obs.
20/21.09. 1943	6 submarine pitice (x.5—x.10)	Anglia	Norvegia (Altenfjord)	Avariată nava de linie „Tirpitz”	
Martie-iunie 1944	Scafandri genişti	S.U.A. Anglia	Normandia	Cercetare, înlăturarea barajelor antidesant	
13.04. 1944	Submarinul pitic „x-24“	Anglia	Norvegia (Bergen)	Scufundat un cargou	
21.06. 1944	6 scafandri de luptă	Italia	Spezia	Necunoscut precis	
22.06. 1944	2 T.C.O.	Anglia	„	Scufundat crucişătorul „Bolzano“	
Sept. 1944	Submarinul pitic „X-24“	”	Norvegia (Bergen)	Scufundat un doc plutitor şi un cargou	
Oct. 1944	2 T.C.O.	„	Strîmtoarea Malacca	Scufundate două cargouri	
Noemb-1944-aug. 1945	Numeroase T.C.S.	Japonia	Insulele Oceanului Pacific	Scufundate şi avariate cargouri şi nave de desant într-un număr şi tonaj greu de apreciat	
13.01. 1945	Scafandri de luptă	Germania	Nijmegen	Distrus un pod	
15.01. 1945	”	Anglia Norvegia	Norvegia (Oslo)	Scufundate 3 cargouri	
17.03. 1945	„	Germania	Remegen	Avariat un pod	
27.04. 1945	”	„	Oder	Distrugerea unui pod	
31.07.1945	Submarinele pitice.. XE-l”; „XE-3“	Anglia	Singapore	Scufundat crucişătorul „Takao“	

NOTĂ: În tabel nu au fost incluse acțiunile vedetelor de asalt şi rezultatele acestora.

REZULTATELE ACŢIUNILOR DE LUPTĂ ALE FLOTILEI A 10-A M.A.S
DECEMBRIE 1941 – SEPTEMBRIE 1943

Nr. crt.	Nave scufundate sau avariate	Deplasament	Raionul şi data
1	Nava de linie „Queen Eliza beth“	32 000	Alexandria, decembrie 1941
2	Nava de linie „Valiant”	32.000	Alexandria, decembrie 1941
3	Crucişătorul „York’[1]	10 000	Suda, martie 1941
4	Distrugătorul „Jarvis“	1 960	Eli Deba, august 1942
5	Cargou		
6	Cargou		
7	Cargou	32000*	Suda, martie 1941
8	Tanc	10 000*	Alexandria, decembrie i’941
9	Tanc „Danty Dale”	15 393	Gibraltar, septembrie 1941
10	Pachebot „Darham”	10 900	″
11	Tanc „Fiona Shell”	2 444	″
12	Pachebot nume necunoscut	13 000 *	Marea Neagră, iunie 1942
13	Cargou „Meta“	1 578	Gibraltar, iulie 1942
14	Cargou „Suma"	1 494	„
15	Cargou „Empire Snipe”	2 497	„
16	Cargou „Baron Douglas"	3 899	„
17	Cargou „Rayvens Point"	1 887	Gibraltar, septembrie 1942
18	Cargou „Ocean Vanquisher"	7 174	Alger, decembrie 1942
19	Cargou „Berta"	1 493	„
20	Cargou „Empire Centaur"	7 041	„
21	Cargou „Armatan”	4 567	„
22	Cargou „Nr. 59“ SUA	7 500*	„
23	Cargou „Pat Harrison"	7 000	Gibraltar, mai 1943
24	Cargou „Mahsud"	7 500	„
25	Cargou „Camerata"	4 875	„
26	Cargou „Orion"	7 000	Alexandretta, iulie 1943
27	Cargou „Kaitoon"	10 000	Mersin, iulie 1943
28	Pachebot „Fernplant”	7 000	Alexandretta, august 1943
29	Cargou „Harrison Gray Otis”	7 000	Gibraltar, august, 1943
30	Tanc „Torshowdy”	10 000	„
31	Cargou „Stanridge”	6 000	„

În total 4 nave de luptă cu un deplasament total de 75 6902 t. 27 nave de transport cu un deplasament total de 189 682 t. Total 265 352 t.
*Deplasament aproximativ.

BIBLIOGRAFIE

1. T. A. DEBORIN: *Al doilea război mondial* – Moscova – Voenizdat, 1958.
2. D. KRAMINOV: *Al doilea front.*
3. *** : *Al doilea război mondial* – Biblioteca ofițerului – Voenizdat – Moscova, 1958.
4. Cpt. R. 1 EREMEEV: *Cîteva considerații şi concluzii asupra războiului de cursă german* – Voenizdat, 1949.
5. J. VALERIO BORGHESE: *Flotila a 10-a MAS* („Decima flotiglia MAS“) — Milano, 1950. Editat în „Inostrannaia Literatura”, 1957.
6. KARL BEKKER: *Diversioniștii maritimi germani* (… „Und liebten doch das Leben“ – *„Totuşi, ne este mai dragă viața")* – Hanovra, 1956, Editat în „Inostrannaia Literatura", 1958.
7. F. D. FANE şi D. MOORE: *Luptătorii goi* („The naked warriors”) – New York, 1956, Editat în „Inostrannaia Literatura”, 1958.
8. MOCHITURA HASIMOTO: *Scufundații* („Sunk”). Editat în „Inostrannaia Literatura", 1956.
9. Col. Ing. N. NICOLAEV: *S.U.A. Construiesc submarine pitice* – articol Sovietskii Flot, nr. 5235, din 7.06.1957.
10. A. DUDKO: *Renaşterea forțelor de asalt în flota italiană,* articol Sovietskii Flot, nr. 7148, 1958.
11. Col. A. SOLOVIOV: *Diversiunile pe mare* – articol Sovietskii Flot, februarie 1959.
12. *Submarine medicine practice* – Bureau of medicine and surgery — Washington, 1956.
13. COUSTEAU – DUMAS: *În lumea tăcerii* (La monde du silence).

Tehnoredactor: D. ANDREI

Dat la cules 16.02.1967. Bun de tipar 25.05.1967.
Apărut 1967. Hîrtie scris tip II A de 63 g/m^2
Format 61x86/16. *Coli de tipar 21 ½.* B *1362.*

Tiparul executat sub comanda nr. 180 la
Întreprinderea poligrafică „Tiparul" str. Fabrica
de Chibrituri nr. 9 - 11, Bucureşti,
Republica Socialistă România
P.c. 110